



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az.: 601pa/011-2316#002
Datum: 30.12.2019

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

für das Vorhaben

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 5b

Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer

Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0

Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8

Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0

Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1

Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8

Vorhabenträger:

DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH,

diese vertreten durch die

DB Netz AG

Mülheimer Straße 50

47057 Duisburg

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGBARER TEIL	6
A.1	Feststellung des Plans.....	6
A.2	Planunterlagen	7
A.3	Besondere Entscheidungen.....	17
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	17
A.3.2	Vorbehaltene Entscheidung über die Anordnung von Vorkehrungen zur Vermeidung von nachteiligen Wirkungen auf Amphibien	20
A.3.3	Rechtswirkungen der Planfeststellung	21
A.4	Nebenbestimmungen.....	22
A.4.1	Inanspruchnahme von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung.....	22
A.4.2	Immissionsschutz	25
A.4.2.1	Lärm	25
A.4.2.2	Erschütterungen	29
A.4.2.3	Stoffliche Immissionen.....	31
A.4.3	Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr	31
A.4.4	Arbeitsschutz.....	32
A.4.5	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	33
A.4.6	Boden- und Gewässerschutz.....	38
A.4.7	Abfallwirtschaft und Altlasten	39
A.4.8	Kampfmittelbeseitigung	41
A.4.9	Bergbau.....	42
A.4.10	Unterrichtungspflichten	42
A.5	Hinweise	43
A.5.1	Arbeitsschutz.....	43
A.5.2	Bergbau.....	44
A.5.3	Bodenschutz.....	49
A.5.4	Gewässerschutz	50
A.5.5	Bodendenkmalschutz	50
A.5.6	Abfallwirtschaft und Altlasten	50
A.5.7	Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren.....	51
A.5.8	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	52
A.6	Zusagen der Vorhabenträgerin	52
A.7	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	52
A.8	Sofortige Vollziehung.....	52
A.9	Gebühr und Auslagen.....	52

B	BEGRÜNDUNG	53
B.1	Sachverhalt.....	53
B.1.1	Vorhaben.....	53
B.1.2	Verfahren.....	55
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	61
B.2.1	Rechtsgrundlage	61
B.2.2	Zuständigkeit	61
B.2.3	Verfahren.....	62
B.3	Umweltverträglichkeit.....	64
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	64
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung für den Planfeststellungsabschnitt	65
B.3.2.1	Untersuchungsraum	65
B.3.2.2	Untersuchung von Alternativen und Varianten.....	75
B.3.2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	76
B.3.2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	82
B.3.3	Auswirkungen auf die Umwelt durch das Gesamtprojekt RRX.....	91
B.3.4	Zusammenfassung	94
B.4	Materiellrechtliche Bewertung.....	96
B.4.1	Planrechtfertigung.....	96
B.4.2	Verkehrsprognose	98
B.4.3	Abschnittsbildung	99
B.4.4	Alternativen und Varianten.....	102
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung.....	106
B.4.6	Lärmschutz	108
B.4.6.1	Schienenverkehrslärm	108
B.4.6.2	Baulärm	142
B.4.7	Erschütterungsschutz	145
B.4.7.1	Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr	145
B.4.7.2	Erschütterungen aus dem Baubetrieb.....	150
B.4.8	Sekundärer Luftschall	151
B.4.9	Elektromagnetische Felder	152
B.4.10	Stoffliche Immissionen.....	153
B.4.11	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	155
B.4.11.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	155
B.4.11.2	Artenschutz.....	159
B.4.12	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	171
B.4.13	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	172
B.4.14	Denkmalschutz und Bodendenkmalschutz	172
B.4.15	Arbeitsschutz.....	173
B.4.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	173

B.4.17	Straßen, Wege und Zufahrten	174
B.4.18	Eisenbahnbetriebsanlagen	174
B.4.19	Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung.....	174
B.4.20	Ausführungsplanung und Inbetriebnahmegenehmigung	175
B.4.21	Sofortige Vollziehung.....	176
B.4.22	Gebühr und Auslagen.....	176
B.4.23	Bewertung der Stellungnahmen.....	176
B.4.23.1	Stellungnahme des Bundeseisenbahnvermögens	176
B.4.23.2	Stellungnahme des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen	177
B.4.23.3	Stellungnahme der Thyssengas GmbH	177
B.4.23.4	Stellungnahme der Eisenbahn-Unfallkasse.....	179
B.4.23.5	Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz	179
B.4.23.6	Stellungnahme der Westnetz GmbH (für oberirdische Leitungen).....	180
B.4.23.7	Stellungnahme der Westnetz GmbH (für unterirdische Leitungen).....	180
B.4.23.8	Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH.....	181
B.4.23.9	Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	182
B.4.23.10	Stellungnahme der Abellio Rail NRW GmbH	182
B.4.23.11	Stellungnahme des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe.....	205
B.4.23.12	Stellungnahme der LWL-Archäologie für Westfalen.....	207
B.4.23.13	Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW	208
B.4.23.14	Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW	209
B.4.23.15	Stellungnahme der Amprion GmbH	210
B.4.23.16	Stellungnahme der Landeseisenbahnverwaltung.....	211
B.4.23.17	Stellungnahme der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin.....	211
B.4.23.18	Stellungnahme des Landesbetriebs Wald und Holz NRW.....	212
B.4.23.19	Stellungnahme der Westnetz GmbH (für Strom- und Gasleitungen)	218
B.4.23.20	Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz	219
B.4.23.21	Stellungnahme des Polizeipräsidiums Bochum.....	225
B.4.23.22	Stellungnahme der Handwerkskammer Dortmund.....	225
B.4.23.23	Stellungnahme der IHK Mittleres Ruhrgebiet	229
B.4.23.24	Stellungnahme der RAG Aktiengesellschaft.....	235
B.4.23.25	Stellungnahme der Emschergenossenschaft.....	237
B.4.23.26	Stellungnahme der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen	238
B.4.23.27	Stellungnahme der Westnetz GmbH (für Erdgashochdruckleitungen).....	239

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.23.28	Stellungnahme der Stadt Bochum	239
B.4.23.29	Stellungnahme des Regionalverbandes Ruhr	273
B.4.23.30	Stellungnahme der ThyssenKrupp Real Estate GmbH	281
B.4.23.31	Stellungnahme der E.ON SE	281
B.4.23.32	Stellungnahme der Stadtwerke Bochum Holding GmbH.....	282
B.4.23.33	Stellungnahme der GfV - Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH	282
B.4.24	Bewertung der Einwendungen.....	284
B.4.24.1	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen.....	284
B.4.24.2	Planrechtfertigung.....	296
B.4.24.3	Alternativen und Varianten.....	307
B.4.24.4	Lärm	324
B.4.24.5	Erschütterungen und sekundärer Luftschall.....	355
B.4.24.6	Stoffliche Immissionen.....	363
B.4.24.7	Straßenverkehrsanlagen und Straßenverkehr	366
B.4.24.8	Eisenbahnbetriebsanlagen und Eisenbahnverkehr	373
B.4.24.9	Betriebskonzept.....	376
B.4.24.10	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	378
B.4.24.11	Landschaftspflegerische Begleitplanung.....	402
B.4.24.12	Artenschutz.....	417
B.4.24.13	Sonstige Beeinträchtigungen	434
B.4.24.14	Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung.....	435
B.5	Gesamtabwägung.....	439
B.7	Kostenentscheidung	439
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	440

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Auf Antrag der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH, diese vertreten durch die DB Netz AG, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Verfügbarer Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 5b

Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer

Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0

Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8

Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0

Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1

Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8

wird mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Vorbehalten, Nebenbestimmungen und Schutzanlagen festgestellt.

Die Züge des Rhein-Ruhr-Express sollen im Stadtgebiet Bochum zukünftig auf der vorhandenen Fernbahnstrecke geführt werden. Zur Entlastung der Fernbahnstrecke werden zwei der heute dort verkehrenden Regionalverkehrslinien auf die ebenfalls vorhandene S-Bahn-Strecke verlegt. Dafür wird in Bochum-Langendreer der Bau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen der S-Bahn-Strecke von Bochum nach Dortmund und der Strecke von Dortmund nach Hagen erforderlich.

Durch den Umbau von Weichenverbindungen im Hauptbahnhof Bochum werden höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten der Züge ermöglicht. Der Halt der Züge des Rhein-Ruhr-Express erfordert die Verlängerung des Bahnsteigs 2 im Hauptbahnhof Bochum um 60 m in Richtung Dortmund bis über die Wittener Straße. Der Bahnsteig 3 wird auf einer Länge von 77 m an die geänderte Gleislage angepasst.

Der Haltepunkt Wattenscheid wird barrierefrei umgebaut; dabei wird auch ein Aufzug von der Personenunterführung zum Mittelbahnsteig eingebaut.

Auf der Fernbahnstrecke zwischen Essen und Dortmund sowie auf der Strecke zwischen Bochum-Langendreer und Witten wird eine Blockverdichtung bzw. Blockoptimierung durch Ergänzung und Änderung der Leit- und Sicherungstechnik umgesetzt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
1	Anlagenverzeichnis		zur Information, Deckblatt
2	Erläuterungsbericht		Deckblatt
	Anhang 1 Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG Anhang 2.1 EBWU-Ergebnisbericht Leistungskennwerte gemäß §§ 11 und 18 AEG für Infrastrukturvarianten auf den Strecken 2160 und 2158 Essen - Bochum - Dortmund (Fernbahn) Anhang 2.2 EBWU-Ergebnisbericht Leistungskennwerte gemäß §§ 11 und 18 AEG für Infrastrukturvarianten auf den Strecken 2291 und 2190 Essen - Bochum - Dortmund (S-Bahn)		zur Information
3	Übersicht		zur Information
3.1	Übersichtskarten 3.1 Bl. 1 Übersichtskarte Strecke 2160 km 7,900 - km 16,000 Strecke 2158 km 146,000 - km 154,800 Strecke 2291 km 138,400 - km 146,000 Strecke 2190 km 0,000 - km 8,100 Strecke 2140 km 0,900 - km 1,830 3.1 Bl. 2 Übersichtskarte Strecke 2160 km 7,900 - km 16,000 Strecke 2158 km 146,000 - km 154,800 Strecke 2291 km 138,400 - km 146,000 Strecke 2190 km 0,000 - km 8,100 Strecke 2140 km 0,900 - km 1,830	1:100.000 1:25.000	zur Information
3.2	Übersichtspläne 3.2 Bl. 1 Übersichtsplan Strecke 2160 km 7,900 - km 9,087 3.2 Bl. 2 Übersichtsplan Strecke 2160 km 9,087 - km 13,723 3.2 Bl. 3 Übersichtsplan Strecke 2291 km 138,400 - km 139,442 3.2 Bl. 4 Übersichtsplan Strecke 2291 km 139,442 - km 141,787 3.2 Bl. 5 Übersichtsplan Strecke 2158 km 146,022 - km 147,833 Strecke 2160 km 13,723 - km 16,085	1:5.000 1:5.000 1:5.000 1:5.000 1:5.000	zur Information Deckblatt

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	3.2 Bl. 6 Übersichtsplan Strecke 2158 km 147,833 - km 151,789	1:5.000	
	3.2 Bl. 7 Übersichtsplan Strecke 2158 km 151,789 - km 154,115	1:5.000	
	3.2 Bl. 8 Übersichtsplan Strecke 2158 km 154,115 - km 154,800	1:5.000	
3.3	Übersichtspläne Zuwegung für Rettungseinsätze		zur Information
	3.3 Bl. 1 Übersichtsplan Zuwegung für Rettungseinsätze Strecke 2160 km 9,087 - km 13,723	1:5.000	
	3.3 Bl. 2 Übersichtsplan Zuwegung für Rettungseinsätze Strecke 2160 km 13,723 - km 16,085 Strecke 2158 km 146,022 - km 147,833	1:5.000	Deckblatt
	3.3 Bl. 3 Übersichtsplan Zuwegung für Rettungseinsätze Strecke 2158 km 151,789 - km 154,115	1:5.000	
4	Lagepläne		
	4 Bl. 1 Lageplan Strecke 2160 km 9,429 - km 10,288	1:1.000	
	4 Bl. 2 Lageplan Strecke 2291 km 144,584 - km 145,468 Strecke 2160 km 14,659 - km 15,543	1:1.000	Deckblatt
	4 Bl. 3 Lageplan Strecke 2291 km 145,468 - km 146,031 Strecke 2190 km 0,000 - km 0,318 Strecke 2160 km 15,543 - km 16,088 Strecke 2158 km 146,000 - km 146,348	1:1.000	Deckblatt
	4 Bl. 4 Lageplan Strecke 2190 km 0,318 - km 1,173 Strecke 2158 km 146,348 - km 147,204	1:1.000	
	4 Bl. 5 Lageplan Strecke 2190 km 6,558 - km 7,453 Strecke 2158 km 152,972 - km 153,554	1:1.000	
	4 Bl. 6 Lageplan Strecke 2190 km 7,453 - km 8,226 Strecke 2158 km 153,554 - km 154,994	1:1.000	
	4 Bl. 7 Lageplan Strecke 2140 km 1,219 - km 1,527	1:1.000	
	4 Bl. 8 Lageplan Strecke 2140 km 1,527 - km 1,830	1:1.000	
5	Höhenpläne		entfällt
6	Regelquerschnitte und kennzeichnende Querschnitte		
6.1	Querprofile Bahnstrecke		
	6.1 Bl. 1 Querprofil Strecke 2190 km 7,710	1:100	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	6.1 Bl. 2 Querprofil Strecke 2190 km 7,882 Querprofil Strecke 2146 km 0,150	1:100	
	6.1 Bl. 3 Querprofil Strecke 2146 km 0,280	1:100	
	6.1 Bl. 4 Querprofil Strecke 2140 km 1,133 Querprofil Strecke 2146 km 0,480	1:100	
	6.1 Bl. 5 Querprofil Strecke 2140 km 1,320	1:100	
	6.1 Bl. 6 Querprofil Strecke 2140 km 1,690	1:100	
	6.1 Bl. 7 Querprofil Strecke 2140 km 1,770	1:100	
6.2	Regelquerprofile Straße Regelquerprofil Baustraßen	1:100	
7	Bauwerkspläne		
7.1	Ingenieurbauwerke, Eisenbahnüberführungen Bl. 1 Verlängerung Bahnsteig 2 in Bochum Hbf Lageplan, Schnitt A-A und B-B Bl. 2 Zuwegung für Rettungseinsatz in Bochum Langendreer Lageplan, Schnitt A-A	1:100/250 1:100	
8	Bauwerksverzeichnis		Deckblatt
9	Grunderwerksverzeichnis Bl. 1 Stadt Bochum, Gemarkung Bochum Bl. 2 Stadt Bochum, Gemarkung Langendreer Bl. 3 Stadt Bochum, Gemarkung Wiemelhausen		Deckblatt
10	Grunderwerkspläne		
10.1	Trassennahe Grunderwerkspläne Bl. 1 Strecke 2160 km 9,429 - km 10,288 Bl. 2 Strecke 2291 km 144,584 - km 145,468 Strecke 2160 km 14,659 - km 15,543 Bl. 3 Strecke 2291 km 145,468 - km 146,031 Strecke 2190 km 0,000 - km 0,318 Strecke 2160 km 15,543 - km 16,088 Strecke 2158 km 146,000 - km 146,348 Bl. 4 Strecke 2190 km 0,318 - km 1,173 Strecke 2158 km 146,348 - km 147,204 Bl. 5 Strecke 2190 km 6,558 - km 7,453 Strecke 2158 km 152,972 - km 153,554 Bl. 6 Strecke 2190 km 7,453 - km 8,226 Strecke 2158 km 153,554 - km 154,994 Bl. 7 Strecke 2140 km 1,219 - km 1,527 Bl. 8 Strecke 2140 km 1,527 - km 1,830 Bl. 9 Strecke 2190 km 6,484 - km 7,259	1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000	Deckblatt
10.2	Trassenferne Grunderwerkspläne		entfällt

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
11	Baustraßenkonzept Bl. 1 Strecke 2160 km 9,087 - km 13,723 Bl. 2 Strecke 2160 km 13,723 - km 16,085 Strecke 2158 km 146,022 - km 147,833 Bl. 3 Strecke 2158 km 151,789 - km 154,115	1:5.000 1:5.000 1:5.000	Deckblatt
12	Leitungslagepläne Bl. 1 Strecke 2160 km 9,429 - km 10,288 Bl. 2 Strecke 2291 km 144,584 - km 145,468 Strecke 2160 km 14,659 - km 15,543 Bl. 3 Strecke 2291 km 145,468 - km 146,031 Strecke 2190 km 0,000 - km 0,318 Strecke 2160 km 15,543 - km 16,088 Strecke 2158 km 146,000 - km 146,348 Bl. 4 Strecke 2190 km 0,318 - km 1,173 Strecke 2158 km 146,348 - km 147,204 Bl. 5 Strecke 2190 km 6,558 - km 7,453 Strecke 2158 km 152,972 - km 153,554 Bl. 6 Strecke 2190 km 7,453 - km 8,226 Strecke 2158 km 153,554 - km 154,994 Bl. 7 Strecke 2140 km 1,219 - km 1,527 Bl. 8 Strecke 2140 km 1,527 - km 1,830	1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000	
13	Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte		zur Information
13.1	Erläuterungsbericht zur hydraulischen Berechnung		zur Information
13.2	Versickerungsnachweis		zur Information
13.3	Rasterdatenblatt KOSTRA DWD 2000		zur Information
13.4	Hydraulische Berechnungen		zur Information
13.5	Einzugsgebietspläne Bl. 1 Strecke 2291 km 145,468 - km 146,013 Strecke 2190 km 0,000 - km 0,318 Strecke 2160 km 15,543 - km 16,088 Strecke 2158 km 146,000 - km 146,348 Bl. 2 Strecke 2190 km 0,318 - km 1,173 Strecke 2158 km 146,348 - km 147,204 Bl. 3 Strecke 2190 km 7,453 - km 8,226 Strecke 2158 km 153,554 - km 154,994 Bl. 4 Strecke 2140 km 1,219 - km 1,527 Bl. 5 Strecke 2140 km 1,527 - km 1,830	1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000	zur Information
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
14.1	LBP Erläuterungsbericht		Deckblatt

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	Anhang 1 Tabelle Bilanzierung Eingriffe und Kompensation Anhang 2 Maßnahmenblätter Anhang 3 Fotodokumentation		Deckblatt Deckblatt Deckblatt
14.2	LBP Bestands- und Konfliktpläne Bl. 1 Strecke 2190 km 7,220 - km 7,730 Bl. 2 Strecke 2190 km 7,690 - km 8,060 Strecke 2140 km 0,935 - km 1,250 Bl. 3 Strecke 2140 km 1,220 - km 1,530 Bl. 4 Strecke 2140 km 1,440 - km 1,830 Bl. 5 Strecke 2291 km 144,600 - km 145,400	1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000	zur Information Deckblatt Deckblatt
14.3	LBP Maßnahmenübersichtsplan		entfällt
14.4	LBP Maßnahmenlagepläne (trassennah) Bl. 1 Strecke 2190 km 7,220 - km 7,730 Bl. 2 Strecke 2190 km 7,690 - km 8,060 Strecke 2140 km 0,935 - km 1,250 Bl. 3 Strecke 2140 km 1,220 - km 1,530 Bl. 4 Strecke 2140 km 1,440 - km 1,830 Bl. 5 Strecke 2160 km 14,700 - km 15,500 Bl. 6 Strecke 2190 km 6,5000 - km 7,200 Bl. 7 Strecke 2291 km 144,600 - km 145,400	1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000 1:1.000	entfällt, Deckblatt Deckblatt
14.5	LBP Maßnahmenlagepläne (trassenfern)		entfällt
14.6	Artenschutzbeitrag Anhang 1 Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung Anhang 2 Faunistische Sonderuntersuchung Baustelleneinrichtungsflächen Bochum-Ehrenfeld und Bochum Hauptbahnhof		Deckblatt Deckblatt Deckblatt
14.7	Artenschutz Faunistische Untersuchungen Übersichtsplan Bl. 1 Untersuchungsraum III Bl. 2 Untersuchungsraum IV Bl. 3 Legende	1:2.500 1:2.500	zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
15	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)		zur Information
15.1	UVS Erläuterungsbericht Anhang 1 Tabellen zur Fauna Anhang 2 Tabelle zu wertgebenden Pflanzenarten Anhang 3 Tabelle zur Veränderung der Zugzahlen		zur Information
15.2	UVS Kartenteil Bl. 1.1 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Bestand und Bewertung der Fauna Bl. 1.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Bestand und Bewertung der Fauna Bl. 2.1 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Bestand und Bewertung der Biotoptypen Bl. 2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Bestand und Bewertung der Biotoptypen Bl. 3.1 Schutzgut Boden sowie Kultur- und Sachgüter Bestand und Bewertung Bl. 3.2 Schutzgut Boden sowie Kultur- und Sachgüter Bestand und Bewertung Bl. 4.1 Schutzgut Wasser Bestand und Bewertung Bl. 4.2 Schutzgut Wasser Bestand und Bewertung Bl. 5.1 Schutzgüter Landschaftsbild und Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit Bestand und Bewertung Bl. 5.2 Schutzgüter Landschaftsbild und Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit Bestand und Bewertung Bl. 6.1 Konfliktkarte Bl. 6.2 Konfliktkarte	1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000	zur Information
16	Schalltechnische Untersuchung		zur Information
16.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung Beilage 1 Dokumentation des angesetzten Betriebsprogramms		zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
16.2	Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchung 16.2.1 Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung Bereich der baulichen Erweiterung 16.2.2 Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung Bereich der baulichen Erweiterung Gebäude außerhalb des Bauabschnitts 16.2.3 Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs 16.2.4 Ergebnistabelle der schalltechnischen Untersuchung Baulücken 16.2.5 Liste der Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV Bereiche der baulichen Erweiterung und des erheblichen baulichen Eingriffs 16.2.6 Liste der Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV Baulücken		zur Information zur Information zur Information zur Information planfestgestellt planfestgestellt
16.3	Lagepläne zur schalltechnischen Untersuchung 16.3.1 Lageplan bauliche Erweiterung, erheblicher baulicher Eingriff und Baulücke Strecke 2190 km 7,300 - km 9,100 16.3.2 Lageplan Baulücke Strecke 2160 km 7,900 - km 9,600 16.3.3 Lageplan Baulücke Strecke 2160 km 9,500 - km 11,400 16.3.4 Lageplan Baulücke Strecke 2291 km 138,400 - km 140,300 16.3.5 Lageplan Baulücke Strecke 2291 km 140,300 - km 142,100 Strecke 2160 km 11,300 - km 12,200 16.3.6 Lageplan Baulücke Strecke 2160 km 12,200 - km 14,100 16.3.7 Lageplan Baulücke und erheblicher baulicher Eingriff Strecke 2160 km 14,000 - km 15,800 16.3.8 Lageplan erheblicher baulicher Eingriff und Baulücke Strecke 2160 km 15,800 - km 16,000 Strecke 2158 km 146,000 - km 147,600	1:2.000 1:2.000 1:2.000 1:2.000 1:2.000 1:2.000 1:2.000	zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	16.3.9 Lageplan Baulücke Strecke 2158 km 147,600 - km 149,500 Strecke 2190 km 1,600 - km 3,500 16.3.10 Lageplan Baulücke Strecke 2158 km 149,500 - km 151,400 Strecke 2190 km 3,500 - km 5,350 16.3.11 Lageplan Baulücke Strecke 2158 km 151,400 - km 153,400 Strecke 2190 km 5,350 - km 7,300	1:2.000 1:2.000 1:2.000	
17	Erschütterungstechnische Untersuchung		zur Information
17.1	Erläuterungsbericht zur erschütterungstechnischen Untersuchung Beilage 1 Verkehrsdaten Beilage 2.1 Übersichtslageplan zur erschütterungstechnischen Untersuchung, Bl. 1 Beilage 2.2 Übersichtslageplan zur erschütterungstechnischen Untersuchung, Bl. 2 Beilage 2.3 Übersichtslageplan zur erschütterungstechnischen Untersuchung, Bl. 3 Beilage 2.4 Übersichtslageplan zur erschütterungstechnischen Untersuchung, Bl. 4	 1:15.000 1:15.000 1:15.000 1:15.000	zur Information
17.2	Messberichte zur erschütterungstechnischen Untersuchung Beilage 1 Dokumentation der Messorte Beilage 2 Dokumentation der Terzschnellespektren bei Zugvorbeifahrt Beilage 3 Berechnung der Erschütterungsimmissionen für den Weiterführungsfall Beilage 4 Berechnung der Erschütterungsimmissionen für den Prognosefall Beilage 5 Berechnung der Sekundärluftschallimmissionen für den Weiterführungsfall		zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
18	Baugrundgutachten		zur Information
18.1	Bahnkörper, Gleise, Weichen Strecke 2160 km 15,550 - 15,800 Strecke 2158 km 146,600 - km 147,000 Anlage 1.1 Lageplan Anlage 1.2 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse Anlage 2.3 Fotodokumentation der Schürfe Anlage 3.1 Geologischer Längsschnitt Anlage 3.2 Geologischer Längsschnitt Anlage 3.3 Geologischer Längsschnitt Anlage 4.1 Körnungslinien	1:1.000 1:1.000 1:500/1:50 1:500/1:50 1:500/1:50	zur Information
18.2	Signalausleger Strecke 2160 Bochum Hbf Westende Bahnsteig 2 Anlage 1 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse	1:500	zur Information
18.3	Bahnkörper, Gleise, Weichen Strecke 2140 km 1,300 - 1,750 Strecke 2190 km 7,600 - 8,000 Anlage 1.1 Lageplan Anlage 1.2 Lageplan Anlage 1.3 Lageplan Anlage 1.4 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse Anlage 2.3 Fotodokumentation der Schürfe Anlage 3.1 Geologischer Längsschnitt Anlage 3.2 Geologischer Längsschnitt	1:500 1:500 1:500 1:500 1:500/1:50 1:500/1:50	zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	Anlage 3.3 Geologischer Längsschnitt Anlage 4.1 Körnungslinien Anlage 4.2 Zustandsgrenzen, Wassergehalt Anlage 4.3 Korndichte Anlage 4.4 Glühverluste Anlage 4.5 Kalkgehalte	1.500/1:50	entfällt
18.4	Schallschutzwand Nr. 5a Strecke 2140 km 1,045 - km 1,165 Anlage 1 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse Anlage 3 Geologischer Längsschnitt Anlage 4.1 Körnungslinien Anlage 4.2 Zustandsgrenzen, Wassergehalt	1:500 1:500/1:50	zur Information
18.5	Schallschutzwand Nr. 6a Strecke 2140 km 1,155 - km 1,547 Anlage 1 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse Anlage 3 Geologischer Längsschnitt Anlage 4.1 Körnungslinien Anlage 4.2 Zustandslinien, Wassergehalt Anlage 4.3 Korndichte Anlage 4.4 Glühverlust	1:500 1:500/1:50	zur Information entfällt
18.6	Schallschutzwand Nr. 7a Strecke 2140 km 1,100 - km 1,680 Anlage 1 Lageplan Anlage 2 Ergebnisse der Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Schürfe Anlage 2.1 Bohrprofile, Grundwassermessstellen, Ramm-diagramme Anlage 2.2 Schichtenverzeichnisse Anlage 3 Geologischer Längsschnitt	1:500 1:500/1:50	zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
	Anlage 4.1 Körnungslinien Anlage 4.2 Zustandslinien, Wassergehalt		
19	Sicherheitsnachweis Aerodynamik/Seitenwind		zur Information
20	Sonstige Gutachten		zur Information
20.1	Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen		zur Information
20.2	Auswirkungen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit dem Prognosehorizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX		zur Information
20.3	Baulärmgutachten Anlage 1 Übersichts- und Isophonenpläne Anlage 1.1 Gleisbauarbeiten Anlage 1.2 Verlängerung Bahnsteig 2 Bochum Hbf Anlage 1.3 Versetzen Schallschutzwand Bochum-Langendreer Anlage 2 Emissionsansatz		zur Information
20.4	IVE-Studien 20.4.1 IVE-Studie Wattenscheid 20.4.2 IVE-Studie Bochum		zur Information
20.5	Immissionsbeiträge aus Niederfrequenz- und Hochfrequenzanlagen		zur Information

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind in die Planunterlagen eingearbeitet worden und Bestandteil des festgestellten Plans. Sollten einzelne Planunterlagen, für die kein Deckblatt erstellt wurde, von den Darstellungen in den festgestellten Deckblättern abweichen oder ihnen widersprechen, gehen die Darstellungen in den Deckblättern vor. Im Übrigen gehen die Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses den textlichen Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Im Rahmen dieser Planfeststellung werden der Vorhabenträgerin auf Grundlage des § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) die wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 Abs. 1, 11 Abs. 1, 13, 19 Abs. 3, 55 Abs. 2, 57 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

setz - WHG) i.V.m. § 45 des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG) für die in Abschnitt 7.4 (Entwässerungsanlagen) der Unterlage 2 (Erläuterungsbericht) und in Abschnitt 2.3 (Versickerungsanlagen) der Unterlage 13 (Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte) beschriebenen Gewässerbenutzungen nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt.

Bei der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser über Versickerungsanlagen handelt es sich um eine Gewässerbenutzung. Grundwasser ist ein Gewässer im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, Niederschlagswasser ein Stoff im Sinne derselben Norm. Das Einleiten oder Einbringen von Stoffen in Gewässer stellt eine Benutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtig ist.

Die Versickerungsanlagen sind in den Lageplänen (Unterlage 4) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 8) im Einzelnen aufgeführt. Die in der Unterlage 13 neben den Versickerungsanlagen ebenfalls im Entwässerungskonzept beschriebenen Anschlüsse von Entwässerungsanlagen an die öffentliche Kanalisation stellen keine Gewässerbenutzungen nach den oben genannten Vorschriften dar; hierfür wird eine Indirekteinleitungsgenehmigung nach § 58 WHG erteilt.

Die Entscheidung ist gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Der Stadt Bochum als zuständiger Unterer Wasserbehörde wurde die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens gegeben; die abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

Gemäß § 13 WHG ergehen folgende Nebenbestimmungen:

Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

Für jede Versickerungsanlage ist der Unteren Wasserbehörde die genaue Lage durch Angabe von Gemarkung, Flur und Flurstück sowie Ost- und Nordwert (siebenstellig) mitzuteilen.

Für jeden Standort der Versickerungsanlagen sind die bisher lediglich abgeschätzten Durchlässigkeitsbeiwerte (k_f -Werte) vor Ort mittels In-situ-Versuchen zu bestätigen. Die ermittelten k_f -Werte sind der Unteren Wasserbehörde mitzuteilen.

Mit den in den Feldversuchen ermittelten k_f -Werten ist für jeden Standort eine Berechnung gemäß DWA-Arbeitsblatt A 138 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) durch schrittweise Anwendung der Gleichung A.4 mit der entsprechenden örtlichen Regenreihe gemäß KOSTRA-Atlas durchzuführen und der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

Belasteter oder nicht versickerungsfähiger Boden ist auszutauschen. Über die Qualität des Austauschmaterials ist der Unteren Wasserbehörde vor Einbau eine Zuordnung der Bodenart gemäß LAGA i.V.m. einem Analysebericht vorzulegen; dabei ist der Nachweis zu führen,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dass keine Verunreinigung des Grundwassers zu besorgen und die Bodenart für eine Versickerung geeignet ist. In den Bereichen, in denen ein Bodenaustausch erforderlich ist, ist dieser durch einen Fachgutachter zu begleiten und zu dokumentieren.

Die Versickerungsanlagen im Austauschbereich anthropogener Auffüllungen werden antragsgemäß so gestaltet, dass das Zuströmen von Schicht- und Sickerwasser aus den angrenzenden Bodenbereichen vermieden wird. Sollten hierfür konstruktive Maßnahmen erforderlich sein, die Auswirkungen auf die Versickerungsleistung der Anlage haben können, sind diese rechnerisch zu berücksichtigen. Die qualitativen und quantitativen Anforderungen gemäß DWA-Arbeitsblatt A 138 sind zu berücksichtigen. Die konstruktiven Maßnahmen sind einvernehmlich mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die Ausführungspläne der erlaubnispflichtigen Versickerungsanlagen sind der Unteren Wasserbehörde spätestens vier Wochen vor Beginn der Bauarbeiten vorzulegen. Der Baubeginn darf erst erfolgen, wenn die Ausführungspläne einvernehmlich mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt wurden.

Der Baubeginn und die Fertigstellung der Versickerungsanlagen sind der Unteren Wasserbehörde und der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Die belebte Bodenzone in den Versickerungsanlagen ist aus einem definierten Bodengemisch herzustellen. Die Kornverteilungskurve der in die Versickerungsanlagen einzubauenden belebten Bodenschicht ist der Unteren Wasserbehörde vorzulegen. Sollte die Untere Wasserbehörde kein anderes Bodengemisch fordern, ist eine Mischung aus 40 Prozent Lava 4/11, ein gleich großer Anteil Bims 0/1 bis 0/30 und ein Mutterbodenanteil von 20 Prozent zu verwenden. Die Sohlen der Versickerungsanlagen sind mit einer belebten Bodenschicht in einer Stärke von mindestens 0,30 m auszuführen. Die Oberbodenschicht ist durch Raseneinsaat rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Versickerungsanlagen zu begrünen.

Die Versickerungsanlagen sind nach ihrer Fertigstellung der Unteren Wasserbehörde zur örtlichen Prüfung zu stellen.

Nach Errichtung der Versickerungsanlagen sind der Unteren Wasserbehörde für jeden Standort Bestandspläne (Lageplan, Draufsicht, Schnitt) vorzulegen.

Maßgebend für den ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungsanlagen ist die regelmäßige Wartung. Folgende Wartungsarbeiten sind durchzuführen:

- halbjährlich: die Kontrolle aller Anlagenteile auf Betriebssicherheit und Funktion,
- im Herbst und bei Bedarf: das Entfernen von Laub und Störstoffen,
- jährlich: die Mahd und Entfernung des Mahdgutes,
- bei Bedarf: die Beseitigung von Schäden (z.B. durch Mäuse, Maulwürfe, Kaninchen), die Wiederherstellung der Durchlässigkeit bzw. Entschlammung; der anfallende Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die durchgeführten Arbeiten und besondere Vorkommnisse sind in einem Betriebstagebuch zu vermerken. Das Betriebstagebuch ist mindestens zehn Jahre aufzubewahren und auf Verlangen der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

Bei der Pflege und Unterhaltung der Versickerungsanlagen dürfen keine Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden.

Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass gefährliche Stoffe in den Boden oder das Grundwasser gelangen, sind unverzüglich der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Veränderungen und Umgestaltungen der Anlagen sind der Unteren Wasserbehörde und der Planfeststellungsbehörde unverzüglich schriftlich anzuzeigen; gegebenenfalls ist eine Genehmigung dafür bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

A.3.2 Vorbehaltene Entscheidung über die Anordnung von Vorkehrungen zur Vermeidung von nachteiligen Wirkungen auf Amphibien

Die Planfeststellungsbehörde behält sich gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 3 VwVfG vor, in einem ergänzenden Verfahren über die Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen zu entscheiden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen des Vorhabens auf Amphibien erforderlich sind.

Amphibien haben sehr komplexe Habitatansprüche und einen hohen Raumbedarf, da sie während ihrer verschiedenen Lebensphasen unterschiedliche Lebensräume besiedeln (Laichgewässer, Sommer- und Winterlebensraum) und zwischen ihnen regelmäßige saisonale Wanderungen durchführen. Sie reagieren deshalb sehr sensibel, wenn es durch ein Vorhaben zu Zerschneidungen der Lebensraumkomplexe kommt (vgl. Nr. 4.1.2.8 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Da die Zerschneidung eventueller Wanderwege auch durch Auswirkungen des Vorhabens außerhalb baulich geänderter Streckenabschnitte verstärkt werden könnte, ist der Untersuchungsbereich hinsichtlich des Vorkommens von Amphibien und ihrer Wanderwege über den bisher untersuchten Bereich auszuweiten.

Nach dem bisherigen Kenntnisstand können Bahntrassen von Kröten problemlos überwunden werden, während für Frösche die Barrierewirkung als relevant anzusehen ist. In Hinblick auf Molche sind keine abschließenden Aussagen möglich. Für alle Amphibiengruppen haben Bahntrassen eine hohe Bedeutung als Vernetzungsstruktur.

Wegen der ausstehenden Untersuchung zur Überprüfung des Vorkommens von Amphibien außerhalb baulich geänderter Streckenabschnitte bleibt eine abschließende Bewertung und

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Entscheidung über die Anordnung von Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einem ergänzenden Verfahren vorbehalten.

Der Planfeststellungsbeschluss darf zwar grundsätzlich keine regelungsbedürftige Frage offenlassen. Ist wegen des Fehlens von Unterlagen oder aus sonstigen Gründen die für eine abschließende Regelung erforderliche Entscheidungsreife nicht zu erzielen, darf der Planfeststellungsbeschluss mit einem Entscheidungsvorbehalt ergehen. Ein Konflikttransfer darf nur dann stattfinden, wenn absehbar ist, dass in einem nachfolgenden Verfahren eine sachgerechte Lösung möglich ist.

Solche Lösungen wären mit vergleichsweise geringem Aufwand an allen Streckenabschnitten des Planfeststellungsabschnitts umsetzbar. Amphibientunnel und Leiteinrichtungen sind dann gerechtfertigt, wenn Wanderbewegungen von Fröschen oder Molchen gesteuert werden sollen. Beschränken sich die feststellbaren Wanderbewegungen auf Kröten, sind keine Hilfsmaßnahmen gerechtfertigt. Diese wären nur dann geboten, wenn durch die Leiteinrichtungen auch anderen Tiergruppen die Querung erleichtert werden soll.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, unverzüglich

- Kartierungen vor Ort hinsichtlich des Vorkommens von Amphibien durchzuführen,
- die umweltfachlichen Unterlagen auf Grundlage der vor Ort ermittelten tatsächlichen Vorkommen von Amphibien zu überprüfen und fortzuschreiben,
- diese Unterlagen im Wege eines Planänderungsverfahrens oder eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens zur Ausfüllung des Vorbehalts einzureichen.

Vorhabenbedingte Auswirkungen außerhalb baulich geänderter Streckenabschnitte auf Amphibien können erst nach Fertigstellung der Verbindungskurve in Bochum-Langendreer entstehen. Bis dahin kann es nicht zu einer Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbote durch das Vorhaben kommen. Somit werden in der Übergangszeit bis zur endgültigen Entscheidung in einem ergänzenden Verfahren die artenschutzrechtlichen Belange gewahrt. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, bis zum Erlass der vorbehaltenen Entscheidung die beabsichtigte Verkehrsverlagerung zu unterlassen. Auch bestehen über die grundsätzliche Durchführbarkeit von Schutzvorkehrungen keine Unsicherheiten. Allerdings können der Vorhabenträgerin auf den bloßen Verdacht hin keine Schutzvorkehrungen aufgegeben werden, die sich nachträglich als überflüssig erweisen könnten. Andererseits liegt es in der Verantwortung der Vorhabenträgerin, das Datenmaterial zur Verfügung zu stellen, das für eine angemessene Lösung eines (eventuellen) Konflikts erforderlich ist.

A.3.3 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG 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,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag der Vorhabenträgerin von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 18c Nr. 1 AEG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Inanspruchnahme von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Die Eigentümer der im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 9) aufgeführten und in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.1) dargestellten Flächen hat die Vorhabenträgerin nach den §§ 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 den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.

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

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,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen. Ortstermine zur Einweisung in die Lage der Kabel und Leitungen sind rechtzeitig mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.

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.

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 den Straßenbaulastträgern durchzuführen. Alle in Anspruch genommenen Straßen- und Wegeflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zurückzusetzen. Schäden, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, sind unverzüglich zu beseitigen, um die Straßen und Wege wieder in einen ordnungsgemäßen und verkehrssicheren Zustand zu versetzen, der mindestens dem vor Baubeginn angetroffenen Zustand entspricht.

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

Im Einzelnen gilt:

Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH

Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH dürfen im Bereich unbefestigter Oberflächen in Längs- bzw. Querrichtung mit Baufahrzeugen nur überfahren werden, wenn zuvor druckverteilende Maßnahmen durchgeführt wurden (z.B. Auslegen von Baggermatratzen). Baustelleneinrichtungen und das Lagern von Baustoffen sind in den Leitungsschutzstreifen der Gasfernleitungen nicht zulässig.

Grünflächen, Straßen und Wege der Stadt Bochum

Vor der Nutzung von Wegen oder Vegetationsflächen als Baustraßen oder als Baustelleneinrichtungsflächen hat die Vorhabenträgerin eine Beweissicherung, die insbesondere durch Fotos den vorgefundenen Zustand dokumentieren soll, zu veranlassen. Diese Unterlagen sind der Stadt Bochum zur Verfügung zu stellen.

Unterirdisch verlegte Hochspannungskabel der Westnetz GmbH

Die genaue Lage und Tiefe der 110-kV-Hochspannungskabel ist durch Querschläge, Suchschlitze oder ähnliches festzustellen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Sicherheitsbereich der 110-kV-Hochspannungskabel von insgesamt 5 m (2,5 m beidseitig der Leitungsachse) dürfen keine größeren Höhenänderungen der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorgenommen werden. Damit die Hochspannungskabel im Störfall tiefbaumäßig jederzeit erreichbar sind, dürfen die Flächen nicht überbaut oder mit Bäumen oder tiefwurzelnenden Sträuchern bepflanzt werden.

Die Vorhabenträgerin hat die ausführenden Baufirmen anzuweisen, vor Beginn der Bauarbeiten aktuelle Planunterlagen der vorhandenen Fernmelde-, Nieder-, Mittel- und Hochspannungsleitungen bei der Westnetz GmbH, Regionalzentrum Recklinghausen, anzufordern. Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und eine Gefährdung von Personen auf der Baustelle im Bereich der Hochspannungskabel ausgeschlossen wird, sind alle Beteiligten über die Lage der Kabel zu unterrichten.

Zu den Hochspannungskabeln sind die folgenden Mindestabstände einzuhalten:

	bei Parallelführung	bei Kreuzungen
Gasleitungen	1,00 m	0,50 m
Wasserleitungen	1,00 m	0,50 m
Kabel	0,50 m	0,50 m
Kanäle	1,00 m	0,50 m
Nachrichtenkabel	0,50 m	0,50 m
Fernwärmeleitungen	5,00 m	1,00 m

Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH

In den weiteren Planungsphasen und bei der Durchführung des Bauvorhabens sind die vorhandenen Telekommunikationsanlagen entsprechend den von der Deutschen Telekom Technik GmbH übersandten Unterlagen zu berücksichtigen. Die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG bei Arbeiten Anderer“ (Kabelschutzanweisung) und die allgemein gültigen technischen Vorschriften über die Unterbringung von Leitungen und Anlagen in öffentlichen Flächen (u.a. VDE-Vorschriften, DIN 1998) sind zu beachten.

Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG und der Vodafone D2 GmbH

Vor Baubeginn ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig. Der Termin zur Kabeleinweisung ist schriftlich mindestens sieben Arbeitstage vorher bei der DB Kommunikationstechnik GmbH, Dokumentationsservices, zu beantragen. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Die Anforderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind einzuhalten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.4.2 Immissionsschutz

A.4.2.1 Lärm

Baulärm

Zum Schutz der Nachbarschaft sind alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigung durch die Bauausführung zu ergreifen.

Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen sicherzustellen, dass von den mit der Bauausführung beauftragten Unternehmen ausschließlich Bauverfahren, -geräte und -maschinen eingesetzt werden, die hinsichtlich der Vermeidung von Lärm- und Erschütterungen dem Stand der Technik entsprechen.

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.

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 Warngerät ein Mikrofon enthalten, das den Umgebungslärm misst.

Arbeiten von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind grundsätzlich nach § 9 Abs. 1 des Landes-Immissionsschutzgesetzes (LImSchG) verboten. Für zwingend erforderliche Nachtarbeiten kann eine Ausnahme vom Nachtarbeitsverbot gemäß § 9 Abs. 2 Satz 2 LImSchG bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde beantragt werden. Der Antrag ist rechtzeitig, spätestens eine Woche vor Beginn der jeweiligen nächtlichen Tätigkeiten, zu stellen.

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, und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbarer Lärm auf ein Mindestmaß beschränkt wird (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, Vermeidung von Leerfahrten).

Die empfohlenen Maßnahmen zur Reduzierung des Baulärms gemäß dem Baulärmgutachten (Unterlage 20.3) sind zu beachten und durchzuführen. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, das Baulärmgutachten fortzuschreiben und in die Ausführungsplanung einzubeziehen. Das aktualisierte Konzept zum Schutz vor Baulärm ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die zum Schutz vor dem Schienenverkehrslärm erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen sind möglichst vor Beginn der Bautätigkeiten umzusetzen, damit den Anwohnern dieser Schutz auch schon für die Baudurchführung zu Gute kommt.

Während der Baudurchführung sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen eine spezielle umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen, die hinsichtlich ihrer Qualifikation die Anforderungen gemäß Anlage 1 zum Umweltschutzgesetz (Umweltfachliche Bauüberwachung) erfüllen muss. Die Angaben zur Person der speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung und ihre Erreichbarkeit sind der Nachbarschaft, der örtlich zuständigen Immissionsschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.

Die spezielle umweltfachliche Bauüberwachung hat die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch baubegleitende Messungen zu überwachen und bezüglich der Wirkungen auf die Nachbarschaft der Baustelle zu beurteilen. Die Ergebnisse der Messungen sind von der Vorhabenträgerin zur Beweissicherung aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Bei einer durch die Messungen nachgewiesenen Überschreitung der nach der AVV Baulärm zumutbaren Immissionen bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die Vorhabenträgerin den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

Über die Durchführung von Bauarbeiten in der Nacht, an Sonn- und Feiertagen sowie auch am Tage, 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 die spezielle umweltfachliche Bauüberwachung als Ansprechpartner mit Telefonnummer mitzuteilen. Insbesondere ist über die Art, den Umfang und die Dauer der besonders lärmintensiven Bautätigkeiten zu informieren. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan der Baudurchführung sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.

Bei unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen. Solche unzumutbaren Beeinträchtigungen bestehen, wenn der nach der AVV Baulärm berechnete Immissionsrichtwert außerhalb des schutzbedürftigen Gebäudes 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen bzw. Nächten überschreitet.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
 Rhein-Ruhr-Express (RRX)
 Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
 Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
 Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
 Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
 Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
 Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
 Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Schienenverkehrslärm

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzwände

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind antragsgemäß Lärmschutzwände an folgenden Streckenabschnitten zu errichten:

Unterabschnitt	Strecke	Seite	Streckenabschnitt	Länge	Höhe
Bochum Hbf	2160	bahnrechts	km 15,180 - km 15,407	227 m	4 m
Bochum Hbf	2160	bahnlinks	km 15,670 - km 15,790 km 15,770 - km 15,910	120 m 140 m	5 m 5 m
Langendreer	2190 2140	bahnrechts	km 7,600 - km 7,610 km 7,610 - km 7,620 km 7,620 - km 1,659	10 m 10 m 1119 m	2 m 3 m 4 m
Langendreer	2140	bahnlinks	km 1,130 - km 1,350 km 1,350 - km 1,550	220 m 200 m	4 m 2 m

Besonders überwachtetes Gleis

Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme ist das Verfahren des besonders überwachten Gleises jeweils auf beiden Gleisen (a/b) der folgenden Streckenabschnitte durchzuführen:

Unterabschnitt	Strecke/ Richtung	Streckenabschnitt	Länge
Wattenscheid	2160a/b	km 9,90 - km 10,20	300 m
Westenfeld	2160a/b	km 10,65 - km 11,55	900 m
Altenbochum, Kornharpen	2158a/b	km 147,75 - km 148,23	480 m
Kornharpen	2158a/b	km 148,43 - km 149,20	770 m
Werne	2158a/b	km 150,50 - km 150,80	300 m
Werne	2158a/b	km 151,30 - km 151,85	550 m
Werne	2190a/b	km 4,15 - km 5,32	1170 m
Langendreer West	2190a/b	km 152,25 - km 152,65	400 m
Langendreer West	2190a/b	km 5,55 - km 6,285	735 m
Langendreer	2190a/b	km 6,83 - km 7,30	470 m

Es sind regelmäßige, halbjährlich stattfindende Messfahrten durchzuführen. Ergibt eine Messung, dass der für das besonders überwachte Gleis festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung unterschritten wird, d.h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Wert von + 3 dB(A) (entspricht $L_m = 51$ 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 $L_m = 50$ 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 Schallschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen sind der Unterlage 16.2 der Planunterlagen (Liste der auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude) zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten Gebäude zu ermitteln, ob und gegebenenfalls welche Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen:

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

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Express den Erstattungsberechtigten nachweislich ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen. Über die Erstattung 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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

in analoger Anwendung der Abschnitte 51 bis 55 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 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, VkB1. 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 jedoch 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.4.2.2 Erschütterungen

Erschütterungen durch den Baubetrieb

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

Die Vorhabenträgerin hat eine spezielle umweltfachliche Bauüberwachung für die Erschütterungen analog zur speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung für den Baulärm einzusetzen.

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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden durch den Baubetrieb

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. 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. frühzeitige Information der Betroffenen über den Bauablauf, 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.

Erschütterungen durch den Schienenverkehr

Mit der Fertigstellung des Bauvorhabens und Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Express sind erschütterungstechnische Beweissicherungsmessungen an denselben Gebäuden durchzuführen, die bereits Gegenstand der erschütterungstechnischen Untersuchungen im Rahmen der Erstellung der Gutachten für dieses Planfeststellungsverfahren waren. Ebenso sind die abstandsbedingten Pegelabnahmen der früheren Ausbreitungsmessungen im Baugrund zu überprüfen. Die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen zum Schutz der Nachbarschaft der Schienenwege vor Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb bleibt für den Fall vorbehalten, dass die der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach Durchführung der Messungen vorzulegenden Ergebnisse dieser Beweissicherungsmessungen und Ausbreitungsmessungen wesentlich von den prognostizierten Werten abweichen sollten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.4.2.3 Stoffliche Immissionen

Während der gesamten Baudurchführung 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 werden.

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. langanhaltende 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).

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

A.4.3 Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr

Absicherung der Baustelle

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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze

Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen.

Umleitungen sind nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig auszuschildern. Dies betrifft nicht nur die Führung des Straßenverkehrs, sondern auch die Geh- und Radwegführung.

Baustelleneinrichtungsfläche am Kortum Park mit Zufahrt von der Wittener Straße

Der Baumbestand auf der Böschung angrenzend an die geplante Baustelleneinrichtungsfläche im historischen Friedhofsbereich im Kortum Park ist zu erhalten. Die Baustelleneinrichtungsfläche ist auf die bereits befestigten Flächen oberhalb der Böschung zu begrenzen. Eingriffe in die bauliche oder strukturelle Substanz (Grabsteine, Wegführung, Baumbestand) des denkmalgeschützten Friedhofs sind zu unterlassen.

Rekultivierung

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.

A.4.4 Arbeitsschutz

Bei den Bauarbeiten dürfen keine Fahrzeuge oder Hilfsmittel (z.B. Gerüste) eingesetzt werden, bei denen die Gefahr besteht, dass die Fahrzeuge, die Hilfsmittel oder die Beschäftigten selbst in die Nähe der Oberleitung kommen können. Wenn eine Annäherung an die Oberleitung bei Durchführung der Bauarbeiten nicht ausgeschlossen werden kann, dürfen die Bauarbeiten nur bei abgeschalteter Oberleitung durchgeführt werden.

Der Bezirksregierung Arnsberg, Arbeitsschutzverwaltung Dortmund, und der Planfeststellungsbehörde sind vor Aufnahme der Bauarbeiten die Dokumentation über die Erkundung der vermuteten Gefahrstoffe gemäß Nr. 8.1 der BGR 128 (Richtlinien über Arbeiten in kontaminierten Bereichen), das Ermittlungsergebnis über Art, Menge und Zustand der erwarteten Gefahrstoffe gemäß Nr. 8.2 der BGR 128 sowie der Arbeits- bzw. Sicherheitsplan gemäß Nr. 8.3 der BGR 128 vorzulegen. Hieraus eventuell resultierende Nebenbestimmungen zur Gewährleistung des Arbeitsschutzes bleiben vorbehalten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.4.5 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Maßnahmen vor Baubeginn

Auf den Maßnahmenblättern des landschaftspflegerischen Begleitplans ist der Ausgangszustand der für eine Kompensationsmaßnahme beanspruchten Fläche durch Angabe der Schlüsselnummern der Biotoptypen festzuhalten. Das Entwicklungsziel der Maßnahme ist durch Angabe der Schlüsselnummern der Biotoptypen, die angelegt und entwickelt werden sollen, zu beschreiben. Die mit diesen Angaben ergänzten Maßnahmenblätter sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Bei der Maßnahme M 2 ist die Beschreibung der Unterhaltungs- und Dauerpflege von „Rückschnitt der Gehölze bei Bedarf im Rahmen der Streckenunterhaltung. Alle 10 bis 15 Jahre die Gehölze abschnittsweise auf Stock setzen“ zu ändern in „Abschnittsweise (etwa alle 50 m) und zeitlich versetzt alle 10 bis 15 Jahre auslichten. Holzschnitt anteilig zu Haufen schichten“. Das geänderte Maßnahmenblatt ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

In der Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensation ist der durch die Maßnahme M 3 erreichbare Wertzuwachs zu verringern; eine den Eingriff in Waldränder vermeidende oder vermindernde Maßnahme (z.B. Waldrandentwicklung oder -wiederherstellung zur Minderung der Folgeschäden von durch vorherige Eingriffe aufgerissenen Waldrändern) ist als Kompensationsmaßnahme nur insoweit anerkennungsfähig, wie eine Aufwertung gegenüber dem Bestand erfolgt (vgl. Nrn. 4.2 und 5.2 der Arbeitshilfe „Hinweise zur Kompensation im Zusammenhang mit Wald“, MUNLV, Juli 2008). Die überarbeitete Bilanzierung ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Die vorgezogenen artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen A_{CEF} 1 und A_{CEF} 2 sind durch ein Monitoring zu begleiten, das die Wirksamkeit der Maßnahmen überwacht.

Die Vorhabenträgerin hat eine umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen. Durch die umweltfachliche Bauüberwachung ist sicherzustellen, dass die natur- und artenschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet vor allem die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzfachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur und Landschaft. Um diese Aufgaben erfüllen zu können, ist der umweltfachlichen Bauüberwachung eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens zu ermöglichen. Die erforderliche Qualifikation, die Aufgaben und Rechte, die Berichtspflichten der umweltfachlichen Bauüberwachung, ihre Interaktion mit Projektleiter, Behörden und Bevölkerung, ihre organisatorische Einbindung sowie die Pflichten der Vorhabenträgerin ergeben sich im Einzelnen aus Teil VII des Umweltsleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes; die darin aufgeführten Anforderungen sind zu erfüllen, soweit sie in der konkreten Situation einschlägig sind und nicht durch die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses modifiziert werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen (im Allgemeinen die Einrichtung der Baustelle und die Baufeldfreimachung) sind der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die umweltfachliche Bauüberwachung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und telefonischer Erreichbarkeit mitzuteilen.

Der Beginn der Bauarbeiten und der Beginn der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Artenschutzmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde schriftlich mitzuteilen; auf Verlangen der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde sind diesen Ortsbesichtigungen zu ermöglichen.

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat quartalsweise der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde über den aktuellen Umsetzungsstand der landschaftspflegerischen Maßnahmen und der Artenschutzmaßnahmen zu berichten.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzfachbeitrag dargestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind antragsgemäß durchzuführen. Zur weiteren Konkretisierung sind ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan und ein Bauzeitenplan zu erstellen und vor Baubeginn der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Der Artenschutzfachbeitrag ist unmittelbar vor Umsetzung der bauvorbereitenden Maßnahmen zu überprüfen und das Ergebnis ist der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Artenschutzfachbeitrag und den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die bauausführenden Firmen aufzunehmen. Die bauausführenden Firmen sind vor Beginn der Bauarbeiten durch die umweltfachliche Bauüberwachung in die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie die einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses einzuweisen.

Gehölzbeseitigungen sind nach § 39 Abs. 5 BNatSchG grundsätzlich außerhalb der Zeit vom 1. März bis 30. September vorzunehmen. Weitergehende Einschränkungen dieses Zeitraums zur Vermeidung von Verbotverletzungen des § 44 BNatSchG sind zu beachten. Rodungsarbeiten sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Insbesondere sind zu rodende ältere Bäume auf Höhlen zu überprüfen. Eventuell vorhandene Höhlen sind auf eine aktuelle Nutzung durch Vögel und Fledermäuse zu überprüfen. Das Ergebnis der Überprüfung ist zu dokumentieren und unverzüglich der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen. Entfallende Baumhöhlen sind zu kartieren und durch geeignete künstliche Nisthilfen zu ersetzen, die den artspezifischen Ansprüchen der in dem Gebiet vorkommenden Baumhöhlennutzer entsprechen. Das Kompensationskonzept ist der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Nur bei nachweislicher Nichtbesiedelung der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Baumhöhlen bzw. nach Genehmigung des Kompensationskonzeptes darf mit der Rodung der Bäume begonnen werden.

Die Vorhabenträgerin ist verantwortlich für die Einhaltung der Verbote des § 44 BNatSchG. Sollten im Zuge der Durchführung der Bauarbeiten weitere als die bisher untersuchten geschützten Arten bekannt werden, sind die Höhere und Untere Naturschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde unverzüglich zu informieren. Alle Arbeiten, die zu Verbotverletzungen führen könnten, sind zu unterlassen.

Für die Baustelleneinrichtungen sind so weit wie möglich unempfindliche oder bereits gestörte oder befestigte Flächen zu nutzen. Des Weiteren sind vorzugsweise zukünftig versiegelte und bebaute Flächen für den Baubetrieb (Arbeitsräume, Materiallagerplatz) heranzuziehen. Die durch Bauarbeiten beeinträchtigten Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.

Provisorische Amphibien- und Reptilienschutzzäune sind Anfang März vor Beginn der Baumaßnahmen aufzustellen.

Die für die Reptilien bereitzustellenden Rückzugshabitats und Ersatzlebensräume sind zwei Jahre vor der eigentlichen Baufeldfreimachung anzulegen und durch Einbringen entsprechender Strukturen zu optimieren. Die Maßnahmen sind der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen und von ihnen abnehmen zu lassen.

Vor Baubeginn ist eine Reptilienbestandskontrolle durch fachkundiges Personal durchzuführen. Die Ergebnisse sind der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen. Gegebenenfalls hat in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden eine Vergrämung auf den Baustellenflächen 814 und 815 zu erfolgen.

Für die mit dem Japanischen Staudenknöterich bewachsenen und bei der Durchführung des Vorhabens in Anspruch zu nehmenden Flächen sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Prävention: Grünflächen regelmäßig unterhalten, Neubildung und Verschleppung verhindern, Schnittgut sofort mit dem Kehrriem zur Verbrennung abführen, nicht mulchen oder kompostieren, Bodenaushub gesondert behandeln und entsorgen, nicht mit unbelastetem Bodenaushub vermischen
- Wo möglich Herbizidbehandlung: Glyphosat im August/September, 6 Wochen nach einem Schnitt, oder im Mai anwenden, Anwendungsverbote sind zu beachten
- Nicht sofort nach der Glyphosatbehandlung einsäen (erschwert die Nachbehandlung), stattdessen Zwischensaat
- Wenn Herbizidbehandlung nicht möglich: 3- bis 5-mal jährlich schneiden oder ausreißen, Reinbestände können vorgängig durch Abdecken (während mindestens 2 Jahren) oder Ausgraben (bis 3 m tief und 7 m im Umkreis) abgeschwächt werden
- Erfolgskontrolle und Nachbehandlungen durchführen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Mögliche Quartierbäume und das Landschaftsbild prägende Einzelbäume an der Strecke 2140 zwischen km 1,755 und km 1,780 sind durch den Bau einer Stützwand zu erhalten.

Die Entsiegelung der ehemaligen Bahnflächen und die Erstaufforstung zu einer Waldfläche im Containerbahnhof Bochum-Langendreer sind bereits mit Baubeginn umzusetzen.

Maßnahmen während der Baudurchführung

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat die Einhaltung und Umsetzung aller sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss und den vorgelegten Planunterlagen ergebenden landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren. Abweichungen gegenüber der genehmigten Planung sind von der umweltfachlichen Bauüberwachung unverzüglich der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde schriftlich mitzuteilen und zu begründen.

Zur Vermeidung von Schäden an Gehölzbeständen sind während der Bauzeit geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. DIN 18920:2014-07 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), RAS-LP 4 (Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil Landschaftspflege; Abschnitt 4 Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) und ZTV Baumpflege (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege) sind zu beachten. Sollten Wurzeln, Äste oder Stämme dennoch geschädigt werden, sind diese fachgerecht nachzuschneiden und die entstandenen Wunden ordnungsgemäß zu versorgen.

Bei den Boden- und Landschaftsbauarbeiten sind außerdem DIN 18915:2018-06 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Bodenarbeiten) sowie DIN 18320:2016-09 (Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen - VOB; Teil C: Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen - ATV; Landschaftsbauarbeiten) zu beachten.

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

Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass keine Vegetationsflächen, die über den in den Unterlagen dargestellten Beeinträchtigungsbereich hinausgehen, durch Befahren, Materiallagerung o.ä. beansprucht werden. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen.

Sollten dennoch ausnahmsweise während der Bauausführung unvermeidbare Eingriffe in zu schützende und zu erhaltende naturnahe Strukturen erforderlich werden, sind diese durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu erfassen, zu bewerten und zu dokumentieren; weiterhin ist der erforderliche Kompensationsbedarf zu ermitteln. Die sich daraus ergebenden Kompensationsmaßnahmen sind mit der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde abzu-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

stimmen und der Planfeststellungsbehörde im Wege einer Planänderung unverzüglich zur Genehmigung vorzulegen.

Ein notwendiges Ausleuchten der Baustelle ist mit einer insektenverträglichen Beleuchtung mit vorwiegend langwelligem Licht (z.B. Natriumdampflampen, LED) vorzunehmen. Die Leuchten sollen nur in den unteren Halbraum abstrahlen.

An neu zu errichtenden Oberleitungsmasten sind gemäß § 41 BNatSchG Schutzmaßnahmen für Vögel vor Stromschlag umzusetzen; dabei ist die Richtlinie 997.9114 „Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (DB Netz AG, 2012) umzusetzen.

Kabeltröge und andere Gruben sind während der Wanderzeiten der Amphibien zu verschließen und ansonsten so zu konstruieren, dass Fallenwirkungen vermieden werden.

Kleintierdurchlässe sind im Abstand von ca. 25 m in den Lärmschutzwänden ebenerdig vorzusehen, um die Trennwirkung zu vermindern. Die Durchlässe sollen nicht parallel zu Straßen angeordnet werden.

Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15. November bis 31. März) umzusetzen, entsprechend ihrer Zweckbestimmung auf Dauer zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Die Maßnahmen sind der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen und von ihnen abnehmen zu lassen.

Entsprechend den Vorgaben des § 40 Abs. 4 Nr. 4 BNatSchG sind für die Wiedereinsaat von Grünflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte Saatgutmischungen sowie Gehölze der potentiell natürlichen Vegetation aus regionaler Herkunft zu verwenden. Dies ist von der ausführenden Firma gegenüber der Höheren Naturschutzbehörde nachzuweisen.

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

Zwei Jahre nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind diese hinsichtlich der Maßnahmenziele einer fachgutachterlichen Funktionskontrolle zu unterziehen; die Ergebnisse sind der Höheren Naturschutzbehörde zu berichten. Sofern Maßnahmenziele nicht erreicht wurden, sind erforderliche Maßnahmenmodifikationen nach Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde durchzuführen. Art und Umfang der Funktionskontrolle sind mit der Höheren Naturschutzbehörde bis zur Umsetzungskontrolle abzustimmen. Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist innerhalb eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der Höheren Naturschutzbehörde zu beantragen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.4.6 Boden- und Gewässerschutz

Bodeneingriffe und Aushubarbeiten sind von einem Sachverständigen (Altlastengutachter) nach § 17 des Landesbodenschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LBodSchG) vor Ort zu begleiten und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Unteren Bodenschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde spätestens zwei Wochen vor der Bauabnahme vorzulegen. Der Planfeststellungsbeschluss ist dem Sachverständigen vollständig zur Verfügung zu stellen.

Der Sachverständige und der vor Ort zuständige Bauleiter für die Baumaßnahme sind der Unteren Bodenschutzbehörde vor Baubeginn namentlich zu benennen. Der Beginn der Baumaßnahme ist der Unteren Bodenschutzbehörde mindestens eine Woche vorher schriftlich mitzuteilen.

Eine Verdichtung des Bodens außerhalb der Baustelle durch Fahrzeuge und Geräte ist zu vermeiden. Bodenaushub ist zu sichern und gemäß DIN 18915:2018-06 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Bodenarbeiten) zu lagern. Bei den Bauarbeiten ist besonders darauf zu achten, dass die gewachsenen Deckschichten nicht mehr als unbedingt notwendig beseitigt werden.

Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers bei der Lagerung von Stoffen und bei der Demontage von Bauteilen sind zu vermeiden. Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind der sachgerechte Umgang und die sachgemäße Lagerung von Stoffen, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers und des Bodenhaushalts herbeiführen können, zu gewährleisten. Hierzu ist die Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, zur Betankung der Baufahrzeuge usw. erforderlich.

Das Betanken, Reparieren, Abfetten und Waschen von Fahrzeugen und Baumaschinen ist nur auf befestigten Flächen mit entsprechenden Sicherheitseinrichtungen gestattet.

Wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Schmier-, Treib- und Heizstoffe, Teer usw.) sind so zu lagern und zu sichern (z.B. in dichten Wannen), dass keine Verunreinigung des Bodens und des Grundwassers erfolgen kann.

Auf der Baustelle sind ständig Ölbindepräparate in ausreichender Menge bereitzuhalten.

In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde ist ein Alarmplan aufzustellen. Sollte trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Bodens oder des Grundwassers eintreten, so müssen die ausführenden Baufirmen nach diesem Plan vorgehen. In diesem Fall sind unverzüglich die Untere Wasserbehörde, die Untere Bodenschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde zu benachrichtigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Für die Verfüllung von Baugruben sowie sonstige Bodenauffüllungen darf nur inertes Bodenmaterial eingesetzt werden. Bauschutt oder sonstige hohlraumschaffende, auslaugbare, verrottende oder anderweitig wassergefährdende Stoffe dürfen nicht eingebaut werden.

Korrosionsschutzanstriche im Erdübergangsbereich dürfen erst dann mit Erdreich überdeckt werden, wenn sie vollständig durchgehärtet sind.

Toilettenanlagen müssen mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein. Die Entleerung der Behälter muss in eine vollbiologische Kläranlage erfolgen.

Bei der Baustellenentwässerung ist darauf zu achten, dass unbelastetes Wasser über die belebte Bodenzone versickert und belastetes Wasser in die Kanalisation abgeleitet wird. Der Einleitung sind geeignete Absetzeinrichtungen vorzuschalten. Die Absetzeinrichtungen sind regelmäßig zu entschlammern.

A.4.7 Abfallwirtschaft und Altlasten

Entsorgung und Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter

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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der bei der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bauschutt, wie z.B. Beton, Mörtel, Steine und Mauerreste, ist einer zugelassenen Anlage zur Bauschuttzubereitung 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 kohlenteehaltig ist. Teerhaltiger Asphaltaufbruch ist gesondert als gefährlicher Abfall unter dem Abfallschlüssel 17 03 01* (kohlenteehaltige 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 weiterverwendet 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 Wiederaufbau 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 den Baustelleneinrichtungsflächen zu beseitigen.

Bauarbeiten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen

Tiefbauarbeiten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen sind von einem Gutachter zu überwachen. Der Gutachter muss die für diese Aufgabe erforderliche Sachkunde, Zuverlässigkeit und geotechnische Ausstattung besitzen. Die Bestellung des Gutachters ist der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde spätestens eine Woche vor Baubeginn nachzuweisen.

Vom Gutachter ist ein Bericht mit Lageplan zu erstellen, aus dem das Ausmaß der Bodenbewegungen, die Lage eventuell vorgefundener Kontaminationen, die Untersuchungsmaßnahmen sowie die aufgrund der Kontaminationen erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Bodens und des Grundwassers hervorgehen. Außerdem ist die Entsorgung bzw. Verwertung der belasteten Aushubmassen in diesem Bericht zu dokumentieren. Dieser Bericht ist der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme unaufgefordert zuzusenden.

A.4.8 Kampfmittelbeseitigung

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

Alle Arbeiten mit Eingriffen in den Baugrund sind erschütterungsarm durchzuführen. Es können Schlitz- und Rammkernsondierungen bis zu einem Durchmesser von 80 mm sowie Rammsondierungen nach DIN 4094 und Bohrungen bis zu einem Durchmesser von 120 mm drehend mit Schnecke (nicht schlagend) durchgeführt werden (vgl. Anlage 1 der Technischen Verwaltungsvorschrift für Kampfmittelbeseitigung). Bei größeren Durchmessern ist rechtzeitig ein Ortstermin mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abzustimmen.

Spätestens zehn Tage vor Beginn der Arbeiten ist der Stadt Bochum, Ordnungsamt, ein Lageplan im Maßstab 1:250 oder 1:500 einzureichen und das Bauvorhaben zur Sondierung zu melden. In dem Lageplan ist die abzusuchende Fläche zu markieren. Die Zufahrt zur Baugrube ist dem Kampfmittelbeseitigungsdienst zur Überprüfung auch mit schwerem Gerät zu ermöglichen.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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

A.4.9 Bergbau

Zur Bewertung der altbergbaulichen Verhältnisse und der Ausweisung bergbaulicher Gefährdungsbereiche (Senkungs-, Setzungs- bzw. Tagesbruchgefahren) im Vorhabenbereich hat die Vorhabenträgerin einen Sachverständigen zu beauftragen.

Auf Grundlage der gutachterlichen Bewertung sind Erkundungsbohrungen zur Feststellung der früheren oberflächennahen bergbaulichen Tätigkeiten im Bereich des neuen Verbindungsgleises und in den Weichenumbaubereichen durchzuführen.

Die Ergebnisse sind der Planfeststellungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Die Anordnung von Nebenbestimmungen zur Vermeidung von Gefahren für die öffentliche Sicherheit bleibt vorbehalten.

A.4.10 Unterrichtungspflichten

Anzeigepflichten zur Durchführung der Vollzugskontrolle

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind der Planfeststellungsbehörde möglichst frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Dazu ist der von der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellte Vordruck zu verwenden. Mit der Anzeige der Fertigstellung ist zu erklären, dass die Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und die aufgegebenen Nebenbestimmungen erfüllt wurden bzw. welche Nebenbestimmungen aus welchen Gründen noch nicht erfüllt wurden.

Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung

Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) ist zu beachten. Insbesondere ist spätestens zwei Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Mindestangaben entsprechend Anhang I der BaustellV) an die Bezirksregierung Arnsberg, Arbeitsschutzverwaltung Dortmund, zu übermitteln, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind

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

Werden auf der Baustelle darüber hinaus Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig oder werden von diesen besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der BaustellV (z.B. in mehr als 7 m Höhe, in Baugruben mit mehr als 5 m Tiefe) ausgeführt, so muss zusätzlich ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.5 Hinweise

A.5.1 Arbeitsschutz

Das Bauvorhaben ist unter Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Arbeitsschutzes, insbesondere des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG), der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV), der Arbeitsstättenrichtlinie (ASR), der Baustellenverordnung (BaustellV) sowie der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) auszuführen.

Vor Beginn der Baudurchführung ist eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Gesetzes über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutzgesetz - ArbSchG) aufzustellen.

Die Anforderungen der Baustellenverordnung (BaustellV) einschließlich der Anhänge I und II sind zu beachten. Insbesondere ergeben sich hieraus für die Vorhabenträgerin folgende Pflichten:

- Schon in der Planungsphase müssen die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung berücksichtigt werden.
- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustellenabschnitte, die nach § 5 Abs. 5 AEG nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes fallen, sind der Bezirksregierung Arnsberg, Arbeitsschutzverwaltung Dortmund, die Baumaßnahmen anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle muss ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

Zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich während der Baumaßnahme die Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D 33 (Arbeiten im Bereich von Gleisen) zu beachten. Insbesondere hat der Unternehmer geeignete betriebliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D 30.1 (Eisenbahnen) 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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Stehen ermöglichen, d.h. der Sicherheitsraum muss grundsätzlich außerhalb des geneigten Bereichs der Schotterflanke liegen.

Bei der Durchführung von Tiefbauarbeiten auf Altlastverdachtsflächen sind die Berufsgenossenschaftlichen Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit BGR 128 (Kontaminierte Bereiche) zu beachten. Werden Arbeiten in kontaminierten Bereichen von mehreren Auftragnehmern durchgeführt, hat die Vorhabenträgerin zur Vermeidung möglicher gegenseitiger Gefährdung, zur Koordinierung und zur lückenlosen sicherheitstechnischen Überwachung der verschiedenen Arbeiten insbesondere im Hinblick auf stoffliche Gefährdungen eine Person als Koordinator schriftlich zu bestellen. Hinsichtlich der Koordinierungspflichten ist auch § 17 GefStoffV zu beachten.

Im Rahmen der durchzuführenden Gefährdungsbeurteilung gemäß § 5 ArbSchG unter Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze nach § 4 ArbSchG ist für Bahnsteige und Aufzüge ein Wartungs- und Reinigungskonzept zu erstellen. Dieses Konzept ist bei der Planung der Ausführung gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 3 BaustellV i.V.m. den Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen RAB 32 (Unterlagen für spätere Arbeiten) zu berücksichtigen. Diese Unterlage ist als Grundlage zur Umsetzung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzbestimmungen beim Zusammenarbeiten mehrerer Arbeitgeber (vgl. § 8 ArbSchG) zu verwenden.

A.5.2 Bergbau

Hinweise aufgrund der Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW

Das Planungsgebiet liegt über zahlreichen auf Steinkohle und Eisenerz verliehenen und zum Teil erloschenen Bergwerksfeldern. Im nahezu gesamten Bereich des Vorhabens hat Steinkohlebergbau im tiefen Bereich sowie in Teilbereichen im tages- bzw. oberflächennahen Bereich stattgefunden. Außer dem dokumentierten Bergbau ist in Bereichen geringer Lockermassenüberdeckung und fehlender Mergelüberdeckung sogenannter Uraltbergbau oder widerrechtlicher Abbau durch Dritte in bauwürdigen Flözen nicht auszuschließen.

Zum gegenwärtigen Erfassungsstand sind im Bereich der Eisenbahnstrecken des Planfeststellungsabschnitts unter Berücksichtigung einer angemessenen Lagegenauigkeit zehn verlassene Tagesöffnungen des Bergbaus (Stollenmundlöcher und Schächte) bei der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, dokumentiert. Über eine dauerstandsichere Verfüllung oder Sicherung der Tagesöffnungen liegen keine Informationen vor. Unsicherheiten ergeben sich durch die Genauigkeit der Lagerstättenprojektion und die Genauigkeit der Einpassung der zur Verfügung stehenden historischen Unterlagen, außerdem durch fehlende Unterlagen über die bergbaulichen Tätigkeiten sowie fehlende Kenntnisse über bereits erfolgte Verfüllungs- und Sicherungsmaßnahmen.

Im Planfeststellungsabschnitt ist auf ca. 40 Prozent der Eisenbahntrasse in den Grubenbildern tages- bzw. oberflächennaher Altbergbau (Abstand von der Tagesoberfläche „Teufe“

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

kleiner ca. 100 m) dokumentiert. In diesen Bereichen ist in Abhängigkeit der jeweils anstehenden Lagerstättenverhältnisse in Teilbereichen auch heute noch eine Senkungs-, Setzungs- bzw. Tagesbruchgefahr überwiegend aus tagesnahem Bergbau vorhanden. Der im Vorhabenbereich umgegangene Bergbau im tiefen Bereich (Abstand von der Tagesoberfläche „Teufe“ größer ca. 100 m) wirkt in der Regel heute nicht mehr schädigend auf die Tagesoberfläche ein.

Aufgrund dieser Unsicherheiten können die von der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, ermittelten Ergebnisse nur als vorläufige Ergebnisse angesehen werden. Für eine abschließende Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Hinterlassenschaften sind weitere Untersuchungen, wie z.B. die Auswertung von weiteren Unterlagen und Erkundungsmaßnahmen vor Ort, notwendig.

Da es sich bei der Durchführung von Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen um eine privatrechtliche Angelegenheit handelt, ist der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, in der Regel nicht bekannt, ob in der Vergangenheit Sicherungsmaßnahmen an den Trassenabschnitten vorgenommen worden sind. In den überwiegenden Fällen wurden in der Vergangenheit im südlichen Ruhrgebiet bauliche Anlagen errichtet, als die bergbaulichen Verhältnisse bereits bestanden. Es ist nicht bekannt, ob mit Blick auf den vorhandenen tagesnahen Bergbau bereits bei der Errichtung der Bahntrasse Erkundungsmaßnahmen und eventuell Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchgeführt wurden.

Hinweise aufgrund der Stellungnahme der E.ON SE

Im Planbereich der Übersichtspläne der Unterlage 3.2 Blätter 1, 2, 3, 4, 6 und 8 werden keine Baumaßnahmen über Grubenfeldern der E.ON SE durchgeführt.

Der Planbereich des Übersichtsplans von km 146,022 bis km 147,833 der Strecke 2158 (Unterlage 3.2 Blatt 5) liegt nur im westlichen Streckenabschnitt über stillgelegten Grubenfeldern der E.ON SE und verläuft vom Bahnhof Ehrenfeld bis zur Kreuzstraße. Das Unternehmen weist darauf hin, dass nach den geologischen Gegebenheiten in diesem Bereich Abbau Dritter, den die E.ON SE nicht zu vertreten hat, nicht ausgeschlossen werden kann. Die Unterlagen der E.ON SE weisen über eine solche Tätigkeit jedoch nichts aus. Der ehemalige Bergbau der E.ON SE macht für das Bauvorhaben Sicherungen nicht erforderlich. Sollte bei den Ausschachtungsarbeiten das Ausgehende eines Flözes angetroffen werden, bittet die E.ON SE um Benachrichtigung, damit die geologischen Unterlagen vervollständigen werden können. Für den weiteren Trassenabschnitt im östlichen Bereich ist für den ehemaligen Steinkohlenbergbau die RAG Aktiengesellschaft zuständig.

Der Planbereich des Übersichtsplans von km 151,789 bis km 154,115 der Strecke 2158 (Unterlage 3.2 Blatt 7) liegt ebenfalls nur im westlichen Streckenabschnitt über stillgelegten Grubenfeldern der E.ON SE und verläuft von km 153 bis zur Oesterheide Straße. Die Archivun-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

terlagen des Unternehmens geben Hinweise auf tagesnahen, vor dem Jahr 1900 geführten Bergbau, der das geplante Bauvorhaben gefährden könnte. Die E.ON SE empfiehlt die Einsichtnahme in das amtliche Grubenbild bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW. Das Bergbauunternehmen weist darauf hin, dass erforderliche Baugrunderkundungen und bautechnische Vorsorge in der Verantwortung und dem Ermessen der Vorhabenträgerin stehen, da die E.ON SE für Bergbautätigkeiten vor dem Jahr 1900 gemäß Art. 170 EG BGB (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch) in Verbindung mit § 55 1 6 ALR (Allgemeines Landrecht) nicht haftet.

Der frühere Tiefenbergbau wirkt seit langem nicht mehr auf die Tagesoberfläche ein, deshalb werden diesbezüglich Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen für das geplante Bauvorhaben nicht gefordert.

Hinweise aufgrund der Stellungnahme der GfV - Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH

Die Trasse des Rhein-Ruhr-Express im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 5b durchquert mehrere auf Steinkohle verliehene Bergwerksfelder der GfV. Darüber hinaus werden auch mehrere Eisenerz-Grubenfelder der GfV durchquert. Da ein Abbau von Eisenerz nicht stattgefunden hat, betreffen die nachfolgenden Ausführungen nur den ehemaligen Abbau von Steinkohle.

Im Westen werden die Bergwerksfelder „Prinz von Preußen“, „Caroline“, „Vollmond“ und „Heinrich Gustav“ durchquert bzw. tangiert. Im Osten befinden sich Teile des Planbereichs innerhalb des Bergwerksfeldes „Siebenplaneten“.

Bergbauliche Risiken in den vorgenannten Bergwerksfeldern der GfV können grundsätzlich im Bereich unzureichend gesicherter Bergbauschächte, im Bereich tagesnaher Stollen bzw. Abbaubereiche bestehen. Die innerhalb der Bergwerksfelder der GfV liegenden Trassenbereiche sind in Abhängigkeit von den jeweilig bestehenden bergbaulich-geotechnischen Gegebenheiten in Einwirkungsbereiche aufgeteilt.

Einwirkungsbereich 1: In diesem Bereich sind keine bergbaulichen Schächte, tagesnahen Abbaubereiche bzw. Stollen dokumentiert. Grundsätzlich kann auch in diesem Bereich nicht ausgeschlossen werden, dass örtlich ein nicht verzeichneter Bergbau stattgefunden hat, wengleich dies aufgrund der geologischen Gegebenheiten unwahrscheinlich erscheint.

Einwirkungsbereich 2: Für den Einwirkungsbereich 2 ist aufgrund der bergbaulichen und geologischen Unterlagen davon auszugehen, dass der im Grubenbild verzeichnete Abbau von Steinkohle außerhalb des einwirkungsrelevanten tagesnahen Teufenbereiches liegt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei ungünstigen geotechnischen Gegebenheiten örtlich eine Nachwirkungsrelevanz besteht. Über den verzeichneten Abbau hinaus kann grundsätzlich ein im Grubenbild nicht dokumentierter Abbau im oberflächennahen Bereich nicht mit

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

letzter Sicherheit ausgeschlossen werden. Unterhalb der Tagesoberfläche stehen zunächst Lockerböden des Quartärs an. Nach den geologischen Übersichtskarten sind ihre Mächtigkeiten stark schwankend. Während diese in den westlichen Grubenfeldbereichen maximal ca. 10 m erreichen, können im östlichen Bereich (Bergwerksfeld „Siebenplaneten“) örtlich Schichtdicken von mehr als 30 m vorliegen. Erfahrungsgemäß können die tatsächlichen Gegebenheiten hiervon abweichen. In den westlichen Bereichen der Bergwerksfelder „Prinz von Preußen“, „Caroline“, „Vollmond“ und „Heinrich Gustav“ folgen unterhalb der Quartärböden Mergelschichten der Oberkreide, deren Mächtigkeit im westlichen Randbereich voraussichtlich ca. 40 m beträgt. In südöstlicher bis östlicher Richtung nimmt die Mächtigkeit des Mergels tendenziell ab, örtlich fehlen diese Schichten dort gänzlich. Letzteres gilt voraussichtlich auch für den gesamten östlichen Trassenabschnitt (Bergwerksfeld „Siebenplaneten“). Der Verfestigungsgrad des Mergels ist erfahrungsgemäß unterschiedlich. Bei einem geringen Verfestigungsgrad kann der Mergel im Hangenden abgebauter Flöze nicht den Festgesteinsschichten zugeordnet werden. Über die Qualität und Mächtigkeit der im Planbereich vorliegenden Mergelschichten liegen der GfV keine gesicherten Kenntnisse vor. Nach heutigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass über abgebauten Flözen Setzungen, Senkungen bzw. Tagesbrüche auftreten können, sofern die Gesamtmächtigkeit der Festgesteinsschichten innerhalb des „einflussrelevanten Teufenbereichs“ nach Hollmann/Nürnberg liegt. Vor diesem Hintergrund kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass im Einwirkungsbereich 2 im Falle eines unbekanntes Abbaus oder nur gering verfestigter Mergelschichten bzw. entsprechend mächtiger Quartärschichten nachwirkungsrelevanter Bergbau vorliegt.

Innerhalb des Einwirkungsbereichs 2 befinden sich folgende bergbauliche Tagesöffnungen (Schächte):

- Alter Schacht (2587/5706/001 TÖB); R-Wert 2587364, H-Wert 5706560
- Wetterschacht (2587/5706/002TÖB); R-Wert 2587465, H-Wert 5706376
- Schacht Oeynhausens (2587/5706/003TÖB); R-Wert 2587499, H-Wert 5706345
- A-Schacht 1 (2587/5706/005TÖB); R-Wert 2587990, H-Wert 5706429

Diese Schächte liegen entweder außerhalb der Bahnanlagen oder sind nach dem Stand der Technik gesichert. Sofern keine räumliche Erweiterung des bestehenden Trassenbereichs erfolgt, können Auswirkungen dieser Schächte auf das Vorhaben ausgeschlossen werden.

Einwirkungsbereich 3: Die oben beschriebene geologische Ausgangssituation für den Einwirkungsbereich 2 gilt grundsätzlich auch für den Bereich 3. Hier besteht jedoch eine erhöhte Wahrscheinlichkeit nicht dokumentierter Bergbautätigkeiten.

Der Einwirkungsbereich 3 liegt im Umfeld der Autobahnanschlussstelle Bochum-Laer der Bundesautobahn 43. Hier befinden sich die sieben folgenden Tagesöffnungen des Bergbaus der ehemaligen Zeche „Vollmond“:

- Schacht 1 (2588/5705/012TÖB); R-Wert 2588947, H-Wert 5705921

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Schacht Nr. 1 (2589/5705/002TÖB); R-Wert 2589001, H-Wert 5705916
- Schacht Nr. 2 (2589/5705/001TÖB); R-Wert 2589016, H-Wert 5705957
- Schacht Romberg (2588/5705/013TÖB); R-Wert 2588978, H-Wert 5705911
- Feuermaschinenschacht (2588/5705/014TÖB); R-Wert 2588957, H-Wert 5705901
- Göpelschacht (2588/5705/015TÖB); R-Wert 2588979, H-Wert 5705869
- Schacht Hoffnung (2588/5705/017TÖB); R-Wert 2588985, H-Wert 5705866

Einer dieser Schächte (Schacht Nr. 2, amtliche Kennung 2589/5705/001TÖB) liegt im südlichen Randbereich der Bahnlinie. Im Jahr 2012 wurden die genannten Schächte im Auftrag des Landesbetriebes Straßenbau NRW erkundet und mittels Verfüllung bzw. Verpressung gesichert. Der Bergbau im Bereich dieser Schächte wurde Anfang des 19. Jahrhunderts betrieben, also noch vor Beginn einer genauen Dokumentation bergbaulicher Aktivitäten. Vor diesem Hintergrund könnte insbesondere in diesem Bereich ein nicht im Grubenbild verzeichneter, einflussrelevanter Abbau stattgefunden haben.

Einwirkungsbereich 4: Die für den Einwirkungsbereich 2 beschriebene geologische Ausgangssituation gilt grundsätzlich auch für den Bereich 4. Auch in diesem Bereich kann nicht ausgeschlossen werden, dass örtlich ein im Grubenbild nicht verzeichneter Bergbau stattgefunden hat. Aufgrund der aus dem Grubenbild und den geologischen Übersichtskarten zu entnehmenden Informationen geht die GfV davon aus, dass der hier dokumentierte Bergbau örtlich bis in den Grenzbereich des einwirkungsrelevanten tagesnahen Teufenbereiches geführt wurde. Eine abschließende Beurteilung der Einwirkungsrelevanz ist anhand der vorliegenden Unterlagen nicht möglich, da dies von den tatsächlich bestehenden bergbaulichen und geotechnischen Gegebenheiten abhängig ist.

Einwirkungsbereich 5: Für den Einwirkungsbereich 5 gilt ebenfalls die unter Einwirkungsbereich 2 beschriebene geologische Ausgangssituation. Der im Grubenbild verzeichnete Abbau innerhalb des Karbongebirges erfolgte hier zum Teil bis an die Mergelgrenze und nähert sich örtlich auf weniger als 10 m der Tagesoberfläche. Dies belegt, dass der Bergbau in diesem Bereich bis in den nachwirkungsrelevanten tagesnahen Teufenbereich geführt wurde.

Innerhalb des Einwirkungsbereichs 5 befindet sich folgende bergbauliche Tagesöffnung:

- Luftschacht nach Fl. Wilhelm (2588/5706/001TÖB); R-Wert 2588387, H-Wert 570607

Dieser Schacht wurde für eine Deponieerweiterung im Jahr 1988 mittels Verpressung gesichert. Aufgrund der Art der Sicherung und dem Abstand zur Bahnanlage können Auswirkungen dieses Schachtes auf das Vorhaben ausgeschlossen werden, sofern hier keine räumliche Erweiterung der bestehenden Bahnanlage erfolgt.

Für alle Einwirkungsbereiche gilt, dass grundsätzlich natürliche Ausgasungen (insbesondere Kohlendioxid und Methan) aus dem Steinkohlengebirge nicht auszuschließen sind.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Weiter weist die GfV darauf hin, dass im Verlauf der Trasse mehrere geologische Störungen bekannt sind. Beispielhaft zu nennen sind der in Nord-Süd-Richtung verlaufende „Sekundussprung“, der die Strecke 2158 bei km 150,63 und die Strecke 2151 bzw. die Strecke 2190 bei km 55,0 quert, sowie die in West-Ost-Richtung verlaufende „Langendreer Überschiebung“, die die Strecke 2158 bei km 154,32 quert.

Im Bereich geologischer Störungen kann es bei möglichen zukünftigen Veränderungen des Grubenwasserniveaus zu ungleichmäßigen Bewegungen an der Tagesoberfläche kommen. Die beschriebenen Einwirkungsbereiche liegen innerhalb der zentralen Wasserhaltung „Robert Müser“, die von der RAG Aktiengesellschaft betrieben wird. Der GfV ist nicht bekannt, ob es zukünftig zu wesentlichen Veränderungen des Grubenwasserspiegels im Bereich des Plangebietes kommen wird.

A.5.3 Bodenschutz

Bei der Umlagerung von Bodenmaterial auf dem Anlagengrundstück ist § 12 BBodSchV zu beachten. Auf die Ausnahmeregelungen bei Baumaßnahmen (§ 12 Abs. 2 BBodSchV) wird ebenfalls hingewiesen. Danach unterliegen die Zwischenlagerung und die Umlagerung von Bodenmaterial auf Grundstücken im Rahmen der Errichtung oder des Umbaus von baulichen und betrieblichen Anlagen nicht den Regelungen des § 12 BBodSchV, wenn das Bodenmaterial am Herkunftsort wiederverwendet wird.

Bei Einbau von externem Boden sind die Materialanforderungen nach § 12 BBodSchV sowie die Vorsorgewerte einzuhalten.

Das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden nach § 12 BBodSchV in einer Gesamtmenge von über 800 m³ ist mindestens vier Wochen vor Beginn der Maßnahme der Unteren Bodenschutzbehörde schriftlich anzuzeigen. In der Anzeige sind mindestens Angaben zur Lage der betroffenen Fläche, zu Art und Zweck der Maßnahme sowie zu Herkunft, Menge und Art des Materials erforderlich. Die Anzeigepflicht erstreckt sich auch auf die Vorhabenträgerin (Anzeigepflicht gemäß § 2 Abs. 2 LBodSchG).

Sollte abweichend vom Antrag der Einbau von Erdaushub aus Anschüttungsböden, belasteten Böden, Recyclingmaterial usw. auf dem Baugrundstück erfolgen, ist dies erst nach Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung zulässig.

Werden bei den Aushubmaßnahmen optische oder geruchliche Auffälligkeiten festgestellt (Diesel-, Lösemittelgerüche, Müllablagerungen, Schlacken o.ä.), sind die Erdarbeiten umgehend einzustellen; in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden (§ 2 Abs. 1 LBodSchG).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.5.4 Gewässerschutz

Gemäß § 101 WHG 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.

Wer in ein Gewässer Stoffe einbringt oder einleitet oder wer in anderer Weise auf ein Gewässer einwirkt und dadurch die Wasserbeschaffenheit nachteilig verändert, ist nach § 89 Abs. 1 WHG zum Ersatz des daraus einem anderen entstehenden Schadens verpflichtet. Die Einhaltung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses befreit gemäß § 89 Abs. 1 WHG nicht von der Haftung für eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Wassers.

Auf § 13 Abs. 1 WHG i.V.m. § 58 Abs. 4 WHG wird verwiesen. Danach sind Inhalts- und Nebenbestimmungen auch nachträglich sowie auch zum dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Technische Bestimmungen für den Betrieb und die Unterhaltung der Versickerungsanlagen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eingeführt werden, sind zu beachten.

A.5.5 Bodendenkmalschutz

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NW) ist die Entdeckung von Bodendenkmälern in oder auf einem Grundstück unverzüglich der Gemeinde oder dem Landschaftsverband anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind nach § 15 Abs. 2 DSchG NW auch der Eigentümer und die sonstigen Nutzungsberechtigten sowie der Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sobald sie von der Entdeckung erfahren. Die Anzeige eines Verpflichteten befreit die übrigen.

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

A.5.6 Abfallwirtschaft und Altlasten

Die bei der Baumaßnahme anfallenden Abfallstoffe sind gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirt-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

schaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG) der geordneten Entsorgung zuzuführen. Der Abfallverwertung ist dabei Vorrang vor der sonstigen Entsorgung zu geben (§§ 7, 15 KrWG).

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen und schadlosen sowie möglichst hochwertigen Verwertung sind Bau- und Abbruchabfälle nach Maßgabe der Verordnung über die Entsorgung von gewerblichen Siedlungsabfällen und bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung - GewAbfV) getrennt zu halten, zu lagern, einzusammeln, zu befördern und einer Verwertung zuzuführen.

Art und Menge sowie der Verbleib (Abfallschlüsselnummer, Angaben zur jeweiligen Entsorgungsanlage, Name des Betreibers, Standort der Anlage, Annahmebeschränkungen, Entsorgungsnachweis, soweit nach der Nachweisverordnung erforderlich) der bei den Bauarbeiten anfallenden Abfälle sowie des Bodenaushubs sind zu dokumentieren. Die Angaben sind auf Verlangen der zuständigen Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen (§§ 7, 22, 47 KrWG).

A.5.7 Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren

Abweichend von § 75 Abs. 1 VwVfG bedarf es zur Inbetriebnahme der gebauten bzw. geänderten Anlagen einer zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung nach § 9, § 10 Nr. 1 oder § 10 Nr. 2 bzw. § 14 EIGV.

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, 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).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

A.5.8 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Zur Reduzierung von Tatgelegenheiten und Unfallrisiken sollen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- verschlussichere Umfriedung von Materiallagern,
- diebstahlhemmende Lagerung von Baumaterial,
- verschlussicheres Abstellen von Baufahrzeugen und Baumaschinen,
- ordnungsgemäße Lagerung und Sicherung von rückgebautem Material,
- Bestreifung durch Sicherheitspersonal,
- Sicherungsmaßnahmen an unfallgefährdeten Flächen und
- Installation geeigneter Verkehrsleiteinrichtungen.

Der örtlich zuständigen Bundespolizeiinspektion Dortmund sind Beginn und Ende der Bauarbeiten anzuzeigen.

Allgemein sind die notwendigen Kommunikationswege und die zu treffenden Maßnahmen im Falle eines sicherheitsrelevanten Ereignisses frühzeitig mit den Behörden und Stellen, die Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, abzustimmen.

A.6 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.7 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.9 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.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Anlass und Ziele des Vorhabens

Aufgrund der dichten Besiedlung und der Lage im zentralen europäischen Wirtschaftsraum besteht im Gebiet Rhein-Ruhr eine hohe Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Das für Nordrhein-Westfalen bedeutendste Infrastrukturprojekt für Zuwachs im schienengebundenen Personenverkehr sieht unter dem Begriff Rhein-Ruhr-Express (RRX) die Einführung eines neuen Schienenverkehrsprodukts vor, das qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem Regional-Express (RE) liegt. Das leistungsfähige Verkehrsangebot soll weitgehend ohne Beeinträchtigungen durch andere Schienenverkehre die regionalen Zentren im Gebiet Rhein-Ruhr miteinander verbinden. Kernstrecke des Rhein-Ruhr-Express ist die Achse Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund (- Hamm). Mit der Ausweitung des Verkehrsangebots im Planfall Rhein-Ruhr-Express werden auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund vier durchgehende RRX-Verbindungen pro Stunde verkehren, auf dem Abschnitt zwischen Düsseldorf und Duisburg zwei weitere RRX-Linien. Ausgehend von dieser Verkehrsachse sind Durchbindungen auch in andere Landesteile berücksichtigt (sogenannte Außenäste).

Baumaßnahmen

Zur Umsetzung dieser betrieblichen Anforderungen sind im Planfeststellungsabschnitt 5b Bochum räumlich sehr begrenzte Anpassungsmaßnahmen an der Bestandsinfrastruktur erforderlich.

Im Planfeststellungsabschnitt 5b Bochum verlaufen folgende Bahnstrecken:

- Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf
- Strecke 2194 Bochum Hbf, W 216 - Bochum Hbf, W 165
- Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf
- Strecke 2160 Essen Hbf - Wattenscheid - Bochum Hbf
- Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf
- Strecke 2153 Bochum Hbf, W 72 - Abzw Gelsenkirchen Nordstern, W 263
- Strecke 2151 Bochum Präsident - Abzw Dortmund-Lütgendortmund Gbf
- Strecke 2150 Bochum Hbf, W 22 - Abzw Prinz von Preußen, W 1
- Strecke 2142 Bochum-Langendreer, W 210 - Bochum-Langendreer, W 87
- Strecke 2140 Bochum-Langendreer, W 4 - Witten Hbf, W 85

In Bochum Hbf findet der Streckenübergang bzw. Streckenwechsel zwischen den Strecken 2160 und 2158 sowie zwischen den Strecken 2291 und 2190 statt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Geplant ist im Wesentlichen, die Mehrbelastung durch die zukünftigen RRX-Linien auf den bisher vom Schienenpersonenfernverkehr und den RE-Linien 2, 16 und 42 sowie den RB-Linien 35 und 40 befahrenen Strecken durch punktuelle bauliche Veränderungen zwischen Essen Hbf und Bochum-Langendreer kapazitätsmäßig zu ermöglichen.

Die Trassenmehrung durch den RRX erfordert eine Verlagerung der RE-Linie 16 und der RB-Linie 40 zwischen Essen Hbf und Bochum-Langendreer von der Fernbahnstrecke auf die S-Bahn-Infrastruktur. Diese Verlagerung soll durch eine neue eingleisige Verbindungskurve in Bochum-Langendreer zur Überleitung zwischen den Strecken 2190 und 2140 und durch Einbau neuer Weichenverbindungen sowie weitere Umbaumaßnahmen an den Bestandsstrecken ermöglicht werden. Die Weichenverbindungen der Strecke 2190 zwischen km 7,583 und km 7,698 sowie der Strecke 2140 zwischen km 1,415 und km 1,549 ermöglichen die Fahrt aus den bestehenden Streckengleisen auf die neue Verbindungskurve; diese beginnt auf der Strecke 2190 in km 7,732 und endet auf der Strecke 2140 in km 1,282.

In Bochum Hbf werden einige Weichen umgebaut, um den Gleiswechsel zwischen den Streckengleisen, von den Streckengleisen in die Überholungsgleise bzw. zwischen den Strecken sowie höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten (zwischen 80 km/h und 100 km/h) zu ermöglichen.

Für eine ausreichende Tragfähigkeit des Unterbaus werden unter den umzubauenden Gleis- und Weichenabschnitten im Bereich von Bochum Hbf auf der Strecke 2160 zwischen km 15,500 und km 15,800 sowie auf der Strecke 2158 zwischen km 146,600 und km 147,000 sowie im Bereich von Bochum-Langendreer auf der Strecke 2140 zwischen km 1,300 und km 1,750 sowie auf der Strecke 2190 zwischen km 7,600 und km 8,000 durch Bodenaustausch ca. 40 cm dicke Tragschichten eingebaut. Die neue eingleisige Verbindungskurve der Strecke 2146 wird von km 0,105 bis km 0,476 auf einem etwa 6,0 m hohen Damm geführt.

Der Halt der Züge des Rhein-Ruhr-Express erfordert die Verlängerung des Bahnsteigs 2 im Hauptbahnhof Bochum um 60 m in Richtung Dortmund bis über die Wittener Straße. Der Bahnsteig 3 wird auf einer Länge von 77 m an die geänderte Gleislage angepasst.

Der Haltepunkt Wattenscheid wird barrierefrei umgebaut; dabei erhält der Mittelbahnsteig einen neuen Bahnsteigbelag mit taktilem Leitsystem und es wird ein Aufzug von der Personenunterführung zum Mittelbahnsteig eingebaut.

Auf der Fernbahnstrecke zwischen Essen und Dortmund sowie auf der Strecke zwischen Bochum-Langendreer und Witten wird eine Blockverdichtung bzw. Blockoptimierung durch Ergänzung und Änderung der Leit- und Sicherungstechnik umgesetzt.

Die Einzelheiten sind den im Abschnitt A.2. aufgeführten Planunterlagen zu entnehmen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.1.2 Verfahren

Antrag

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH, vertreten durch die DB Netz AG, haben mit Schreiben vom 11.04.2014 eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Planfeststellungsabschnitt 5b

Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer

Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0

Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8

Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0

Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1

Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8

beantragt.

Der Antrag ist am 11.04.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde hat unter Übersendung einer Ausfertigung der Antragsunterlagen mit Schreiben vom 04.09.2014 die Bezirksregierung Arnsberg als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Beteiligungen

Die Bezirksregierung Arnsberg hat im Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 31.10.2014 die folgenden, nach Auswertung der Antragsunterlagen in ihren Aufgabenbereichen berührten Träger öffentlicher Belange und anderen Stellen (hier vor allem Leitungsträger bzw. Versorgungsunternehmen) durch Übersendung der Antragsunterlagen in digitaler, teils auch zusätzlich in gedruckter Form beteiligt und um Stellungnahme zu dem Vorhaben bis zum 30.01.2015 gebeten:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 25 Verkehrstechnik
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 Rohrfernleitungsanlagen
- Stadt Bochum
- Polizeipräsidium Bochum
- Bundespolizeiinspektion Dortmund
- Landeseisenbahnverwaltung, Köln
- Bundeseisenbahnvermögen, Köln

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Eisenbahn-Unfallkasse, Essen
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld
- Kompetenzzentrum für Baumanagement Düsseldorf (ehemals Wehrbereichsverwaltung West)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) AöR, Gelsenkirchen
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, Recklinghausen
- Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Bochum
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ruhrgebiet, Gelsenkirchen
- LWL Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, Münster
- LWL Archäologie für Westfalen, Olpe
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen
- Regionalverband Ruhr, Essen
- Emschergenossenschaft/Lippeverband, Essen
- Landwirtschaftskammer NRW, Unna
- Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet, Bochum
- Handwerkskammer Dortmund
- RAG Aktiengesellschaft/Deutsche Steinkohle, Herne
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Recklinghausen
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund
- Thyssengas GmbH, Dortmund
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Köln
- Unitymedia NRW GmbH, Kerpen

Weiter wurden mit Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg vom 24.11.2014 die Amprion GmbH, Dortmund, und mit Schreiben vom 10.12.2014 die Stadtwerke Bochum durch Übersendung der Antragsunterlagen in digitaler Form beteiligt und um Stellungnahme zu dem Vorhaben bis zum 30.01.2015 gebeten.

Schließlich hat die Bezirksregierung Arnsberg nach Auswertung eingegangener Stellungnahmen mit Schreiben vom 27.02.2015 noch die E.ON SE, Essen, die GfV - Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH, Dortmund, die Krupp Hoesch Stahl GmbH, Essen, und die MAN Grundstücksgesellschaft mbH, Oberhausen, durch Übersendung der Antragsunterlagen in digitaler Form nachträglich beteiligt und um Stellungnahme zu dem Vorhaben bis zum 31.03.2015 gebeten.

Offenlage

Die Planunterlagen (Zeichnungen und Erläuterungen) zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Arnsberg in der Zeit vom 10.11.2014 bis zum 09.12.2014 bei der Stadt Bochum während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt.

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Bochum vom 03.11.2014 und durch Bereitstellung im Internet ab dem 31.10.2014 vorher ortsüblich bekanntgemacht worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Veröffentlichung erfolgte mit den Hinweisen,

- dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 23.12.2014, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift erheben kann;
- dass die Einwendung den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen soll;
- dass nach Ablauf dieser Frist Einwendungen ausgeschlossen sind (§ 18a Nr. 7 AEG);
- dass Einwendungen, die per E-Mail erhoben werden, nur zulässig sind, wenn sie mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen sind;
- dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Einwendungen), für das Verfahren derjenige Unterzeichner als Vertreter der übrigen Unterzeichner gilt, der darin mit seinem Namen, seinem Beruf und seiner Anschrift als Vertreter bezeichnet ist und dass dieser Vertreter nur eine (einzelne) natürliche Person sein darf (§ 17 Abs. 1 VwVfG);
- dass gleichförmige Eingaben, die diese Angaben (Bezeichnung des Vertreters) nicht deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite enthalten oder deren Vertreter nicht eine natürliche Person ist, unberücksichtigt bleiben können und dass ferner gleichförmige Eingaben unberücksichtigt bleiben, wenn Unterzeichner ihren Namen oder ihre Anschrift nicht oder unleserlich angegeben haben (§ 17 Abs. 2 VwVfG);
- dass rechtzeitig erhobene Einwendungen in einem Termin erörtert werden, der noch ortsüblich bekannt gegeben wird, sofern nicht nach § 18a Abs. 5 AEG auf eine Erörterung verzichtet wird;
- dass diejenigen, die fristgerecht Einwendungen erhoben haben, bzw. bei gleichförmigen Einwendungen der Vertreter, von dem Termin gesondert benachrichtigt werden und dass die Benachrichtigungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden können, wenn mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen sind;
- dass die Vertretung in dem Erörterungstermin durch einen Bevollmächtigten möglich ist, dass die Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen ist und dass bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden kann
- dass das Anhörungsverfahren mit Abschluss des Erörterungstermins beendet und der Erörterungstermin nicht öffentlich ist;
- dass durch Einsichtnahme in die Planunterlagen, Erhebung von Einwendungen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten nicht erstattet werden;
- dass Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung zu entscheiden ist, nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt werden;
- dass über die Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde entschieden wird;

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- dass die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden kann, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind;
- dass die vorstehenden Hinweise auch für die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gelten;
- dass vom Beginn der Auslegung des Planes auf den vom Plan betroffenen Flächen die Veränderungssperre nach § 19 Abs. 1 AEG in Kraft tritt und dass darüber hinaus ab diesem Zeitpunkt dem Träger des Bauvorhabens ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zusteht (§ 19 Abs. 3 AEG).

Darüber hat die DB Netz AG die Planunterlagen in der Zeit vom 10.11.2014 bis zum 09.12.2014 im Internet bereitgestellt.

Stellungnahmen und Einwendungen

Keine Stellungnahmen abgegeben haben:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 25 Verkehrstechnik
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 Rohrfernleitungsanlagen
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld
- Landwirtschaftskammer NRW, Unna
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Oberhausen
- Unitymedia NRW GmbH, Kerpen

Stellungnahmen abgegeben haben:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz
- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW
- Stadt Bochum
- Polizeipräsidium Bochum
- Bundespolizeipräsidium Sankt Augustin
- Bundeseisenbahnvermögen, Köln
- Eisenbahn-Unfallkasse, Essen
- Emschergenossenschaft/Lippeverband, Essen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (ehemals Wehrbereichsverwaltung West), Düsseldorf
- Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL)
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW, Recklinghausen
- Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Bochum
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ruhrgebiet, Gelsenkirchen
- Landeseisenbahnverwaltung, Köln
- LWL Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, Münster
- LWL Archäologie für Westfalen, Olpe

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Regionalverband Ruhr, Essen
- Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet, Bochum
- Handwerkskammer Dortmund
- Abellio Rail NRW GmbH
- RAG Aktiengesellschaft/Deutsche Steinkohle/Littelfuse GmbH, Herne
- Amprion GmbH, Dortmund
- Thyssengas GmbH, Dortmund
- Westnetz GmbH (unterirdisch verlegte Hochspannungskabel, oberirdisch verlaufende Hochspannungsfreileitungen und Erdgashochdruckleitungen)
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Köln

Im Anhörungsverfahren wurden insgesamt 184 Einwendungen von 304 Privatpersonen bzw. Interessenverbänden - teils verfristet - erhoben.

Erörterungstermin

Die Bezirksregierung Arnsberg hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten erörtert. Der Erörterungstermin fand am 16.02.2016 in Bochum statt.

Denjenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurde der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde (Amtsblatt für den Regierungsbezirk Arnsberg) am 30.01.2016 und in der örtlichen Tageszeitung (Westdeutsche Allgemeine, Ausgabe für Bochum und Wattenscheid) am 30.01.2016 öffentlich bekannt gemacht.

Bei dem Erörterungstermin haben die meisten Einwender ihre Bedenken ausdrücklich aufrechterhalten, teilweise auch durch Übergabe von weiteren Schreiben während des Erörterungstermins oder durch Übersendung von Schreiben im Anschluss an den Termin vertieft.

Ablauf und Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Bezirksregierung Arnsberg in einer Niederschrift festgehalten. Aus der Niederschrift zum Erörterungstermin ergaben sich für die Vorhabenträgerin Erledigungserfordernisse.

Die DB Netz AG hat auf die von der Bezirksregierung Arnsberg im Protokoll zum Erörterungstermin festgehaltenen Erledigungserfordernisse mit mehreren Schreiben während des Frühjahrs 2016 geantwortet.

Deckblatt

Antrag

Die DB Netz AG hat mit Schreiben vom 25.04.2016 Deckblattunterlagen eingereicht. Der Antrag ist am 26.04.2016 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Eisenbahn-Bundesamt hat unter Übersendung einer Ausfertigung der Deckblattunterlagen mit Schreiben vom 30.06.2016 die Bezirksregierung Arnsberg als zuständige Anhörungsbehörde gebeten, hierfür das Anhörungsverfahren nach § 18a AEG i.V.m. §§ 27a und 73 Abs. 8 VwVfG fortzuführen.

Beschreibung der Planänderungen

Änderung der Bezeichnung des Überführungsbauwerks für die Bahnsteigverlängerung

In den Antragsunterlagen vom 11.04.2014 wurde die Verlängerung des Bahnsteigs 2 im Hauptbahnhof Bochum über die Wittener Straße missverständlich als „Neubau einer Eisenbahnüberführung“ bezeichnet. Da es sich bei der Baumaßnahme aber um die Verlängerung des bestehenden Bahnsteigs um etwa 60 m über die Wittener Straße hinaus handelt, wurde sie in den Deckblattunterlagen in „Bahnsteigüberführung“ umbenannt. Diese Änderung betrifft den Erläuterungsbericht (Unterlage 2), den Lageplan (Unterlage 4 Blatt 3) und das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 8 lfd. Nr. 51).

Entfall der Erneuerung der technischen Sicherung des Bahnübergangs Ginsterweg

In den Antragsunterlagen vom 11.04.2014 wurde die Erneuerung der technischen Sicherung des Bahnübergangs Ginsterweg als erforderlich dargestellt. Eine Anpassung bzw. ein Neubau der technischen Sicherung des Bahnübergangs ist nicht mehr erforderlich, weil die Sicherungsanlage des Bahnübergangs Ginsterweg instandgesetzt wurde und an das Stellwerk Essen-Steele Ost angebunden ist. Diese redaktionelle Änderung betrifft nur den Erläuterungsbericht (Unterlage 2).

Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans

Der Neubau einer Schallschutzwand (lfd. Nr. 206) von km 15,180 bis km 15,407 der Strecke 2160 ist nur im Lageplan (Unterlage 4 Blatt 2) dargestellt. Die Umweltauswirkungen des Neubaus der Schallschutzwand sind im Antrag vom 11.04.2014 noch nicht berücksichtigt. Mit den Deckblattunterlagen wird die Schallschutzwand im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt (Bilanzierung, Kompensationsmaßnahmen). Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen wurden mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt; die Protokolle der Abstimmungsgespräche lagen den Deckblattunterlagen bei.

Baustelleneinrichtungsfläche

Als ein weiteres Ergebnis der Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans musste die im Antrag vom 11.04.2014 hinter der vorstehend genannten Schallschutzwand vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche von dort verlegt werden. Die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche auf eine seitlich angrenzende Fläche ist im Lageplan (Unterlage 4 Blatt 2) mit den lfd. Nrn. 819 (entfallen), 823 und 824 (neu) dargestellt. Eine schriftliche

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zustimmung der Stadt Bochum zur Optimierung der Planung der Baustelleneinrichtungsflächen lag den Deckblattunterlagen bei.

Beteiligungen zum Deckblatt

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 21.07.2016 folgende Behörden beteiligt und um Stellungnahme zu den mit den Deckblattunterlagen beantragten Änderungen der Planung gebeten:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz
- Stadt Bochum

Stellungnahmen zum Deckblatt

Stellungnahmen zu den Deckblattunterlagen haben abgegeben:

- Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz
- Stadt Bochum

Abschließende Stellungnahme

Eine abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde liegt mit ihrem Bericht vom 30.11.2016 vor.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) zuständig.

Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist eine einstufige Bundesoberbehörde. Diese kann aus sachlichem Grund die Durchführung von Planfeststellungsverfahren von einer auf eine andere Außenstelle (hier: von der Außenstelle Essen zur Außenstelle Köln) verlagern (vgl. VGH München, Urteil vom 12.04.2002 - 20 A 01.40016). Sachlicher Grund für die Übertragung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dieses Verfahrens ist die Arbeitsbelastung der Außenstelle Essen u.a. mit den Vorhaben des Projektes ABS Emmerich - Oberhausen. Die Verlagerung umfasst auch ein eventuelles Rechtsbehelfsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, so dass die Rechtsbehelfsbelehrung die Anschrift der Außenstelle Köln als eventuelle Beklagtenanschrift enthält.

Neben den Baumaßnahmen betreffend Betriebsanlagen der Eisenbahn werden auch Maßnahmen an anderen Anlagen planfestgestellt, soweit sie als notwendige Folgemaßnahmen der Baumaßnahmen der Eisenbahn nach § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG einzustufen sind. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Bewältigung von Problemen, die sich aus den neu zu bauenden bzw. zu ändernden Betriebsanlagen ergeben. In solchen Fällen muss die eisenbahnrechtliche Planfeststellung grundsätzlich auch auf diese Folgemaßnahmen ausgedehnt werden.

Von der Konzentrationswirkung nicht erfasst werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse. Aus § 19 WHG ergibt sich, dass die Planfeststellungsbehörde zwar zuständig ist, die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu erteilen, jedoch außerhalb der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse sind deshalb als besondere Entscheidungen den übrigen Regelungen im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses vorangestellt.

B.2.3 Verfahren

Anhörungsverfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG im Planfeststellungsverfahren die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Betriebsanlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Eisenbahnen des Bundes berühren. Für das beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben ist die Bezirksregierung Arnsberg die nach Landesrecht zuständige Anhörsbehörde.

Die Stellungnahmen der durch das Vorhaben in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anderen Stellen sind von der Anhörsbehörde gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG eingeholt worden.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf Veranlassung der Bezirksregierung Arnsberg als Anhörsbehörde gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG in der Stadt Bochum für die Dauer eines Monats öffentlich zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Planunterlagen haben in der Stadt Bochum vom 10.11.2014 bis 09.12.2014 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden der Stadtverwaltung ausgelegen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 VwVfG vorher ortsüblich bekanntgemacht. Die ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen erfolgte in der Stadt Bochum durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 03.11.2014 und durch Bereitstellung im Internet ab dem 31.10.2014.

Während der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen und bis zu zwei Wochen danach (bis zum 23.12.2014) konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen die Planung erheben. Bei der ortsüblichen Bekanntmachung ist auf das Ende der Einwendungsfrist gemäß § 18a Nr. 7 AEG hingewiesen worden.

Darüber hinaus hat die zuständige Behörde nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG bei der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens nach § 9 Abs. 1 UVPG die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden. Eine vollständige Auflistung aller von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen ist zwar nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 9/15, BVerwGE 155, 91 Rn. 21). Der allgemeine Hinweis in der ortsüblichen Bekanntmachung zur Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG genügte allerdings der Anforderung des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG nicht. Dieser Verfahrensfehler ist allerdings auf die Sachentscheidung ohne Einfluss geblieben ist, weil auch eine aufzählende Benennung der Unterlagen und Themenkomplexe in der ortsüblichen Bekanntmachung der Planauslegung im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine weiteren Umweltbelange hätte aufzeigen können, die in den Einwendungen nicht ohnehin thematisiert wurden.

Die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen leitete die Anhörungsbehörde der Vorhabenträgerin zu. Die Vorhabenträgerin prüfte die vorgetragene Argumente aus ihrer Sicht und erstellte Rückäußerungen, die den Behörden, Trägern öffentlicher Belange, anderen Stellen sowie den privaten Einwendern vor dem Erörterungstermin zugesandt wurden.

Die Erörterung der gegen den Plan erhobene Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen sowie der privaten Einwendungen ist nach den Erfordernissen des § 73 Abs. 6 VwVfG durchgeführt worden. Der Erörterungstermin fand am 16.02.2016 statt. Der Erörterungstermin war gemäß § 74 Abs. 6 VwVfG nicht öffentlich. Ablauf und Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Bezirksregierung Arnsberg in einer Niederschrift festgehalten.

Die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde liegt gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG mit ihrem Bericht vom 30.11.2016 vor.

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist kein Teil des Anhörungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens. Kritikpunkte, die ausschließlich im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht werden, sind keine Einwendungen im Sinne von § 73 Abs. 4

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

VwVfG. Sie müssen daher im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Anhörungsverfahrens (erneut) vorgetragen werden. Fehler bei der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bleiben ohne rechtliche Folgen für das Planfeststellungsverfahren (vgl. Fellenberg in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18a Rn. 45).

Umgekehrt besteht keine rechtliche Obliegenheit, Kritikpunkte bereits im Rahmen der vorgezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubringen. Eine Teilnahme an der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht Voraussetzung für die Erhebung von Einwendungen im Verwaltungsverfahren (vgl. Fellenberg, a.a.O. Rn. 46).

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben war 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 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte nach den Übergangsregelungen des § 74 Abs. 2 UVPG (in der Fassung vom 20.07.2017) auf Grundlage des UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010; da das UVPG ausschließlich in seiner alten Fassung auf das Vorhaben anzuwenden war, wurde auf eine ausdrückliche Bezeichnung durch den Zusatz „a.F.“ verzichtet.

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,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 Unterlage 17, die schalltechnische Untersuchung des Baulärms in Unterlage 20.3 sowie der landschaftspflegerische Begleitplan und der Artenschutzbeitrag 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 für den Planfeststellungsabschnitt

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde in Abhängigkeit der zu erwartenden Auswirkungen zunächst durch die geplanten Baumaßnahmen festgelegt. Da die Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch nicht nur vorhaben-, sondern auch wirkungsbezogen vorzunehmen ist, war der Untersuchungsraum weiter zu fassen.

Das Untersuchungsgebiet des Planfeststellungsabschnitts liegt in der naturräumlichen Haupteinheit Westfälische Tieflandsbucht in der Großlandschaft Norddeutsches Tiefland.

Der Untersuchungsraum ist insgesamt ein stark verdichtetes Siedlungsgebiet mit einem sehr engen Verkehrsnetz. Im gesamten Planfeststellungsabschnitt liegen im nahen Trassenumfeld Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude, Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsanlagen, aber auch Anlagen für Kultur, Sport und soziale Einrichtungen sowie Grünflächen.

In Wattenscheid verlaufen die Gleise der Fernbahnstrecke über weite Bereiche durch Gewerbe-, Industrie- und Mischgebiete und erst im südöstlichen Bereich entlang von Wohngebieten. Die Gleise der S-Bahn-Strecke durchqueren in Höntrop vor allem Wohngebiete.

In Bochum verlaufen die bestehenden Gleisanlagen der Fernbahn- und S-Bahn-Strecke westlich des Hauptbahnhofs durch Gewerbe-, Industrie- und Mischgebiete, östlich des Hauptbahnhofs in Altenbochum und Werne durch Wohngebiete. Südlich der Bahnstrecken befindet sich der Kortumpark, nördlich der Blumenfriedhof; beide Grünflächen sind schutzwürdige Biotope.

In Bochum-Langendreer werden wiederum über weite Bereiche Gewerbe- und Industriegebiete gequert. Südlich des Wohngebietes Oesterheide liegen die Landschaftsschutzgebiete Heimelsberg, Herrnsiepen, Grabeloh und die ehemalige Zeche Siebenplaneten; in den Landschaftsschutzgebieten liegen schutzwürdige Biotope wie das Waldgebiet Siepen im Osten von Bochum-Langendreer und Wiesental und Laubwald nördlich von Grabeloh.

Bestandssituation der Schutzgüter

Schutzgut Tiere

Der Bestand der einzelnen Tiergruppen wurde zunächst im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (Laukhuf, 2009 und 2011) ermittelt. Die Kartierung der Artengruppen erfolgte im Jahr 2008 und wurde 2009 vertieft und ergänzt. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2011 und 2015 im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung in empfindlichen Bereichen die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken (diese nur 2011) untersucht (Cochet Consult, 2011 und 2015).

Anhand einer Luftbildauswertung wurde zunächst eine Potentialabschätzung vorgenommen und anschließend durch eine Begehung des Plangebietes überprüft. Die Wahrscheinlichkeit von Artenvorkommen im Wirkraum des Vorhabens ist anhand der artspezifischen Lebensraumsprüche und der tatsächlich im Wirkraum vorhandenen Habitatstrukturen und Lebensraumbedingungen beurteilt worden. Darüber hinaus wurde der Wirkraum der geplanten Ausbaumaßnahme hinsichtlich eventueller Teillebensräume für Arten begutachtet, die ihren Lebensraumschwerpunkt außerhalb des Wirkraums haben können (vgl. Nr. 2.5 des landschaftspflegerischen Begleitplans).

Die im Plangebiet ermittelten Tierarten sind in der Tabelle 1 (Relevanztabelle) des Artenschutzbeitrags aufgeführt. Geschützte Arten mit nachgewiesenem oder plausiblen Vorkommen wurden einer Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unterzogen (vgl. Nr. 2.1 des Artenschutzbeitrags).

Vögel

Auf Grundlage der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Garniel/Mierwald, 2010), die auf Vorarbeiten fußt, die von 2005 bis 2007 im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (FuE-Vorhaben „Vögel und Lärm“) durchgeführt wurden (Garniel/Mierwald, 2007), ist auch außerhalb der Baubereiche die gezielte Erfassung von durch Lärm und Kollision gefährdeten Brutvögeln in ausgewählten Bereichen für erforderlich gehalten worden. Die Notwendigkeit für diese Erfassungen ergaben sich aus der Zunahme des Zugverkehrs und der damit verbundenen Zunahme des Lärms und des allgemeinen Risikos von Kollisionen.

Daher wurden folgende Untersuchungen durchgeführt

- Kartierung der Wälder in drei Durchgängen auf Greifvögel und Eulen sowie Spechte, Hohltaube und Ziegenmelker,
- Kartierung der Röhrichte und Feuchtgrünländer in drei Durchgängen auf Rohrsänger, Schwirle und Rallen,
- Kartierung der Wachtel mit einer Abendbegehung in Ackerbereichen bzw. Offenland.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Jahr 2009 wurden im Planungsbereich Flächen von etwa 284 ha kartiert. Ab Ende April wurden die Brutvögel nahezu flächendeckend in allen zugänglichen Bereichen der Untersuchungsgebiete während mindestens drei, stellenweise bis zu fünf Begehungen aufgenommen. Zusätzlich wurde jeweils mindestens eine Begehung in den Abend- bzw. Nachtstunden durchgeführt, um die nachtaktiven Arten zu erfassen. Zufallsbeobachtungen im Rahmen der Kartierung anderer Tiergruppen sowie der Biotoptypen gingen ebenfalls in die Auswertung ein.

Das Teilgebiet N7 Bochum Hauptbahnhof wird insgesamt mit einer geringen Bedeutung für Vögel bewertet. Das Untersuchungsgebiet N8 Bochum-Langendreer ist gekennzeichnet durch ein größeres Waldgebiet im Südosten sowie eine halboffene, freie Landschaft im Süden. Diese Lebensräume stellen für eine relativ große Anzahl von Vogelarten geeignete Lebensräume dar. Neben typischen Waldarten (Fitis, Waldkauz, Mäusebussard) kamen vor allem Gebüsch- und Baumbewohner vor. Hoch war auch der Anteil der Siedlungsbewohner. Trotz der vergleichsweise großen Ausdehnung dieses Untersuchungsgebietes und der zahlreichen Lebensraumtypen blieb die Artenzahl der (potentiellen) Brutvögel mit 33 deutlich hinter den Erwartungen des Gutachters zurück. Die Bedeutung dieses Teilgebietes wird insgesamt auch als gering eingeschätzt. Das Untersuchungsgebiet Z1 Bochum-Langendreer ist gekennzeichnet durch einen Robinienwald, in welchem zwei Reviere des Buntspechts und ein Revier des Mäusebussards festgestellt wurden. Auch dieses Untersuchungsgebiet hat nur eine geringe Bedeutung für Vögel. In keinem Untersuchungsgebiet wurden gefährdete oder nach der VS-RL geschützte Arten festgestellt (vgl. Nr. 4.1.2.6 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Bei der Erstellung der Unterlagen für die artenschutzrechtliche Prüfung wurden in den Jahren 2011 und 2015 im gesamten Untersuchungsgebiet etwa 50 Vogelarten erfasst bzw. durch Auswertung von Daten ermittelt, von denen für 19 planungsrelevante Arten eine Art-für-Art-Prüfung durchgeführt wurde (Cochet Consult, 2011 und 2015). Unter diesen Arten befinden sich auch Nahrungsgäste wie Baumfalke, Graureiher, Mäusebussard, Sperber, Wanderfalke, Mehlschwalbe und Rauchschnalbe. Als Brutvögel werden Kleinspecht, Mittelspecht, Nachtigall, Rebhuhn und Turteltaube eingestuft. Habicht, Schleiereule, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule werden sowohl als Brutvögel als auch als Nahrungsgäste bewertet, der Uhu als Nahrungsgast und reproduzierende Art. Beim Kiebitz handelt es sich um einen Durchzügler (vgl. Nr. 2.5 des landschaftspflegerischen Begleitplans).

Fledermäuse

Fledermäuse haben sehr differenzierte Biotopansprüche. Aufgrund ihrer besonderen Lebensweise benötigen sie unterschiedliche Teillebensräume als Sommer-, Zwischen- oder Winterquartier sowie als Jagdhabitat.

Im Planfeststellungsabschnitt wurden bei einer zunächst einmaligen Begehung im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie zwei Teilbereiche (F21 in der Umgebung von

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bochum Hauptbahnhof und F19.2 in Bochum-Langendreer) untersucht. Ein Schwerpunkt war die Prüfung der Quartiereignung der Brückenbauwerke. Dazu wurden alle Brücken tagsüber nach Hinweisen zur Quartiernutzung durch Fledermäuse kontrolliert. Während der Nacht wurden in potentiellen Bereichen Erfassungen von Fledermäusen mittels Fledermausdetektoren und Handscheinwerfern vorgenommen.

Insgesamt wurden nur wenige Fledermäuse fliegend und jagend beobachtet. Quartiere wurden nicht festgestellt, wobei vom Gutachter einschränkend bemerkt wurde, dass auch kleine und kleinste Ritzen an Gebäuden und anderen Bauwerken als Hangplatz genutzt werden können, die methodisch bedingt kaum erfassbar sind. Eine Nutzung als Wochenstube oder Überwinterungsplatz ist jedoch an den Brücken höchst unwahrscheinlich. Im Planungsabschnitt wurden die Breitflügelfledermaus und die Zwergfledermaus nachgewiesen. Darüber hinaus wurden noch Kontakte registriert, die den potentiell vorkommenden Arten Brandtfledermaus, Bartfledermaus oder Fransenfledermaus zugeordnet werden. Eine ausgeprägte Flugstraße, auf der sich direkt nach Ausflugbeginn mehrere Fledermäuse in ihre Jagdgebiete bewegen, konnte bei der einmaligen Begehung nicht festgestellt werden. Von allen Kreuzungsbauwerken im gesamten Planungsabschnitt weisen etwa ein Drittel potentiell geeignete Quartierstrukturen für Fledermäuse auf. Ein direkter Nachweis konnte nicht erbracht werden, ist aber aufgrund der spezifischen saisonalen Nutzung von Quartieren durchaus möglich. Im Jahresverlauf benötigt eine Fledermauspopulation mehrere unterschiedlich strukturierte und mikroklimatisch divergierende Quartiere in einem artspezifisch unterschiedlichen Verbundsystem. Für die Teilbereiche F21 und F19.2 ergibt sich eine hohe Bedeutung als Jagdhabitate. Trotz des Verkehrslärms besitzen Brücken bei einem reichen Versteckplatzangebot und einem meist günstigen Mikroklima für viele Fledermausarten eine herausragende Attraktivität (vgl. Nr. 4.1.2.7 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Auf der Grundlage repräsentativer und eingriffsbezogener Erhebungen und einer Auswertung der Datenlage wird im Artenschutzbeitrag das Vorkommen folgender Fledermausarten als sicher, wahrscheinlich oder möglich eingeschätzt: Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Rohrfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus (vgl. Nr. 3.3.1 des Artenschutzbeitrags). Alle Fledermausarten sind streng geschützt.

Amphibien

Amphibien haben im Allgemeinen sehr komplexe Habitatansprüche und einen hohen Raumbedarf, da sie während ihrer verschiedenen Lebensphasen unterschiedliche Lebensräume besiedeln (Laichgewässer, Sommer- und Winterlebensraum) und zwischen ihnen regelmäßige saisonale Wanderungen durchführen. Sie reagieren sehr sensibel, wenn es durch das Vorhaben zu Zerschneidungen der Lebensraumkomplexe kommt.

Um die Amphibienfauna des Untersuchungsgebietes zu erfassen, wurden vier Begehungen von Ende April bis August 2009 durchgeführt. Die Lurche wurden durch Kescherfänge und

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

akustisch (Balzrufe) sowie durch Ausleuchten der Gewässer und Kaulquappenkontrollen erfasst.

Im Untersuchungsgebiet wurde ein Gewässer (Am34.2 Teich im Siepen in Bochum-Langendreer) untersucht, in welchem der Teichmolch und die Erdkröte nachgewiesen wurden. Die beiden Amphibienarten sind besonders geschützt. Die Bedeutung des untersuchten Gewässers wird für die beiden Amphibienarten aufgrund ihrer ausgeprägten Anpassungsfähigkeiten an Laichgewässer jeder Art als gering eingestuft (vgl. Nr. 4.1.2.8 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Bei Detektorsondierungen, die für den Artenschutzbeitrag zur Erfassung der Fledermäuse auf ehemaligen Bahnbetriebsflächen westlich Bochum Hauptbahnhof durchgeführt wurden, konnte der Gutachter inmitten von Gleisbrachen und Spontangeholzen mehrere rufende Kreuzkröten im Jahr 2011 vernehmen. Diese befanden sich zwar außerhalb der als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehenen Gleisbrache, eine Betroffenheit der hochmobilen Art konnte nicht ausgeschlossen werden (vgl. Nr. 3.3.2 des Artenschutzbeitrags).

Reptilien

Die Erfassung der Reptilien erfolgte im Rahmen der Begehungen zur Biotopkartierung, Brutvogelerfassung und bei der Untersuchung der ausgewählten Bereiche zur Heuschrecken- und Tagfalterkartierung. Aufgrund der wenigen geeigneten Reptilienlebensräume konnten keine speziellen Untersuchungsgebiete abgegrenzt werden. Die Begehungen erfolgten von Mai bis August 2009 bei geeigneten Witterungsverhältnissen (trocken, sonnig, warm, windstill).

Bei den Begehungen konnte der Gutachter keine Reptilien beobachten. Potentielle Reptilienlebensräume befinden sich an nicht mehr genutzten Gleisbrachen in Bochum. Den Bahnanlagen wird generell eine besondere Funktion für Reptilien als Lebensraum und als Wanderkorridor beigemessen (vgl. Nr. 4.1.2.9 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Für den Artenschutzbeitrag wurden im Jahr 2011 auf Grundlage repräsentativer Erhebungen Reptilienuntersuchungen auf einer Referenzfläche westlich Bochum Hauptbahnhof und in Bochum-Langendreer durchgeführt (Cochet Consult, 2011). Auf der Referenzfläche westlich Bochum Hauptbahnhof wurde die Mauereidechse als reproduzierende Art nachgewiesen und das Vorkommen der Zauneidechse als möglich beurteilt.

Bei Untersuchungen im Jahr 2015 wurde die Mauereidechse im westlichen Teil der Baustelleneinrichtungsfläche 819 nachgewiesen, die mit anderen Flächen über ein stillgelegtes Gleis und die Strecke 2291 in Wechselwirkung steht. Auf dem stillgelegten Gleis und den Schotterflächen sowie in den Kabelschächten waren stets Mauereidechsen beobachtet worden. Eine Wechselwirkung der Bahnanlagen mit dem Park+Ride-Platz am Haltepunkt Ehrenfeld und den benachbarten Kleingärten gilt als sicher, da zum einen Mauereidechsen auch

außerhalb der Bahnanlagen beobachtet wurden, zum anderen wurde ein Totfund (überfahrene Mauereidechse) auf dem Park+Ride-Platz gemacht. Die Größe der Population ist nur grob und im Zusammenhang mit benachbarten Gleisflächen auf Basis einer Schätzung möglich. Aufgrund der durch den Bewuchs und die Kabelschächte unübersichtlichen Situation und der vielfältigen Versteckmöglichkeiten nimmt der Gutachter an, dass zum einen ein Mehrfaches der beobachteten Anzahl an Individuen vorhanden ist, zum anderen sind Mehrfachbeobachtungen derselben Individuen nicht unwahrscheinlich. Südlich der Strecke 2291 zwischen km 144,75 und km 145,04 wurden 7 adulte Mauereidechsen und eine unbestimmte Anzahl von subadulten Tieren beobachtet. Für diesen Bereich wird von einer Population von 14 bis 21 adulten und einer unbestimmten Anzahl subadulter Tiere ausgegangen. Diese Teilpopulation wird wahrscheinlich mit weiteren Teilpopulationen auf Bahnflächen und Industriebrachen östlich Bochum Hauptbahnhof korrespondieren. Sie gehört zu in der Literatur beschriebenen allochthonen Population auf den Bahnanlagen in Bochum-Ehrenfeld (Schulte/Bidinger/Deichsel/Hochkirch/Thiesmeier/Veith, Verbreitung, geografische Herkunft und naturschutzrechtliche Aspekte allochthoner Vorkommen der Mauereidechse in Deutschland, 2011). Im Zusammenhang mit den Kleingärten sind auch Vorkommen der Zauneidechse nicht unwahrscheinlich; sie wurden allerdings auf den untersuchten Baustelleneinrichtungsflächen nicht nachgewiesen. Auf der Baustelleneinrichtungsfläche 822 wurden zwei subadulte Mauereidechsen beobachtet.

Auf der Referenzfläche in Bochum-Langendreer wurde die Zauneidechse als reproduzierende Art nachgewiesen und wegen der potentiellen Eignung als Lebensraum für die Schlingnatter wurde auch diese als vorhanden angenommen (vgl. Nr. 3.3.3 des Artenschutzbeitrags).

Tagfalter

Die Tagfalterfauna des Untersuchungsgebietes wurde während der flächendeckenden Begehungen aufgenommen. Hierbei wurden alle Arten erfasst und die wertgebenden Arten kartiert. Im Untersuchungsgebiet wurden trassennah nur wenige geeignete Fundstellen identifiziert. Wertgebende Arten wurden nur auf der Fläche T30.1 in Bochum-Langendreer kartiert. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 18 Tagfalterarten auf vier Probestellen nachgewiesen, was zeigt, dass nur noch sehr verarmte Faltergemeinschaften vorhanden sind. Es handelte sich überwiegend um Arten, die in der Großlandschaft als nicht bestandsbedroht gelten. Die wenigen Feststellungen von Arten mit regionaler Bestandsbedrohung (vor allem das Waldbrettspiel) führen zu einer mittleren Bedeutung des Untersuchungsgebietes T30.1 als Tagfalterlebensraum (vgl. Nr. 4.1.2.10 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Heuschrecken

Die Heuschreckenfauna des Untersuchungsgebietes wurde während der flächendeckenden Begehungen erfasst. Hierbei wurden alle Arten erfasst und die wertgebenden Arten kartiert. Zusätzlich wurden drei Begehungen von Ende Mai bis Mitte September 2009 auf einer aus-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

gewählten, repräsentativen Probefläche halbquantitativ erfasst. Kartiert wurde in Bereichen von Säumen, Ruderalfluren, halbruderalen Staudenfluren, Magerrasenfragmenten, Grünlandflächen und Waldrändern im unmittelbaren Trassenbereich. Die Erfassung erfolgte durch Sichtbeobachtung, Lebendfang und -bestimmung sowie vor allem durch Verhören der arttypischen Gesänge der Männchen. Hierbei kam auch ein Ultraschalldetektor zum Einsatz. Im Planungsabschnitt wurden vier Heuschreckenarten nachgewiesen. Das Artenspektrum ist damit sehr gering. Die Langflügelige Schwertschrecke und das Grüne Heupferd wurden auf der Teilfläche H30.1 Grünland am Heimelsberg in Bochum-Langendreer gefunden, die Hausgrille außerhalb dieser Probenfläche. Von den aufgefundenen Arten ist keine nach dem BNatSchG geschützt. Da keine spezialisierten Arten festgestellt wurden, wird die Bedeutung der Fläche als Lebensraum für Heuschrecken gering bewertet (vgl. Nr. 4.1.2.11 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Wildbienen

Bei ersten Übersichtskartierungen Ende April und Anfang Mai 2009 wurde nach geeigneten und repräsentativen Probeflächen für eine Wildbienenerfassung gesucht. Geeignete Flächen mit einem gewissen Blütenreichtum und offenen und besonnten Lockerböden, die gleichzeitig ausreichend groß sein sollten, wurden nicht gefunden, so dass weitere Übersichtskartierungen auf blütenreiche Habitate beschränkt wurden. Sowohl Nektarquellen als auch Nistmöglichkeiten für Wildbienenarten bestanden auf der Probefläche W13.2 Laubwaldbestand (von Agrarland umgeben, in der Nähe von Kleingärten) in Bochum-Langendreer. Auf der Fläche wurden 17 Wildbienenarten nachgewiesen, alle nachgewiesenen Arten sind nach dem BNatSchG besonders geschützt.

Insgesamt sind die Habitatstrukturen sehr schlecht als Lebensräume für Wildbienen ausgebildet. Den mit Gleisschotter befestigten Flächen fehlt es an sandigen, lockeren Böden, die als Nistmöglichkeit in Frage kommen. Abgesehen von Brombeeren, vereinzelt Stauden und wenigen blütenreichen Gehölzen fehlen an den meisten bahnnahen Standorten Blütenhorizonte, die sich für die Nahrungsaufnahme eignen. An geschlossenen Wald- und Gebüschbeständen, entlang der Verkehrswege und in intensiv bewirtschafteten, landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie in den Friedhofs- und Parkanlagen wurden nur vereinzelt Wildbienen gefunden. Der Untersuchungsraum ist für Wildbienen nur von geringer Bedeutung (vgl. Nr. 4.1.2.12 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Gesamtbewertung der Fauna

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt dem Ballungsraum Rhein-Ruhr zuzuordnen, welcher sehr stark anthropogen überprägt ist. Durch die unterschiedlichsten Belastungen für den Naturhaushalt sind großflächige, naturschutzfachlich wertvolle Gebiete außerordentlich selten und konnten in dem untersuchten Raum nicht nachgewiesen werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der Untersuchungsraum weist insgesamt ein typisches Artenspektrum für eine Siedlungslage mit einzelnen Feldgehölzen, Hecken und Waldflächen auf. Als Vorbelastung wirken auf die Fauna die intensive Nutzung durch Wohnen, Erholung, Industrie und Gewerbe sowie die Nähe zu den Verkehrswegen als bedeutende Lärmquellen, die sich auch als Barrieren für bodengebundene Arten darstellen. Eine besondere Bedeutung haben Bahnanlagen generell wegen ihrer Ausprägung als flächige Magerbiotop für Reptilien und Heuschrecken.

Schutzgut Pflanzen

Der Untersuchungsraum für die Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen wurde mit 100 m beidseitig der Ausbaubereiche in Siedlungsbereichen und mit bis zu 500 m in Landschaftsschutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen abgegrenzt. Neben der Erfassung der Biotoptypen wurde bei der Kartierung auf wertgebende Pflanzenarten geachtet.

Der Umbaubereich Bochum Hbf liegt in dicht bebautem Stadtgebiet. Größere zusammenhängende Grünland-, Wald- und Ackerflächen befinden sich in Bochum-Langendreer. Hier liegen südlich der Bahnstrecken Sportplätze, die zur Bahntrasse hin durch Hecken und Gebüsche, Siedlungsgehölze, aber auch durch linienförmige Hochstaudenfluren abgegrenzt sind. Bei der Biotoptypenbewertung wurde diesen Vegetationsflächen eine hohe Bedeutung gegeben. Ebenso wertvolle Lebensräume sind das schutzwürdige Biotop Wiesental und Laubwald nördlich von Grabeloh mit seinem altholzreichen Buchen-Hallenwald und das Waldgebiet Siepen, die räumlich durch Ackerflächen getrennt sind. In diesem Bereich des Planfeststellungsabschnitts liegen auch kleinflächigere Wohngebiete und Kleingartenanlagen. Daneben bestehen Grünflächen im Stadtgebiet in Form von Park- und Friedhofsanlagen, Begleitgrün der Bahnstrecken, Haus- und Kleingärten sowie Spielplätzen.

Vorbelastungen bestehen überwiegend durch Flächenverbrauch, Zerschneidung von Lebensräumen, Nährstoffeinträge und Entwässerung durch Siedlungen und Verkehrswege (vgl. Nr. 4.1.3 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgut Boden

Die Strecke des Rhein-Ruhr-Express verläuft durch die Gebiete der Gleyböden in den Flussniederungen und auch durch die Bereiche der Braunerden und Parabraunerden. Große Abschnitte des Streckenverlaufs in dem dichtbesiedelten, städtisch-industriellen Raum führen über Flächen mit anthropogen veränderten Böden. Die Flächeninanspruchnahmen und die Baumaßnahmen erfolgen in Bereichen bestehender Eisenbahnbetriebsanlagen oder direkt angrenzend in den derzeitigen Randzonen und den Damm- bzw. Einschnittbereichen der Bahntrassen. An diesen Standorten bestehen Bodenverhältnisse, die durch den früheren Eisenbahnbau und den langjährigen Eisenbahnbetrieb geprägt sind. Die Behandlung des Schutzgutes Boden bezieht Altlastenverdachtsflächen mit ein.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In den Ausbauabschnitten wurde der Boden auf bis zu 100 m Breite an der Maßnahmensseite untersucht. In den bebauten und versiegelten Bereichen bei Bochum Hbf muss von einem vollständigen Verlust der natürlichen Bodeneigenschaften ausgegangen werden. Im Ausbauabschnitt in Bochum-Langendreer bestehen größtenteils Böden der Grünflächen mit geringer Bedeutung und anthropogen veränderte Böden ohne Bedeutung für die Bodenfunktionen (vgl. Nr. 4.2 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgut Wasser

Das im Gebiet um Bochum Hbf vorherrschende Substrat ist der zum Teil tonige oder sandige Schluff mit Deckschichten von mittlerer Durchlässigkeit. Daraus leitet sich eine mittlere Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen ab. Der Untersuchungsraum wird hier durch einen Kluftgrundwasserleiter durchzogen. Das Grundwasser fließt in nördliche Richtung.

Im Untersuchungsgebiet Bochum-Langendreer bestehen zwischen den Sportanlagen bis zur Oesterheide Deckschichten mit hoher Durchlässigkeit. Somit besteht in diesem Gebiet eine erhöht potentielle Gefährdung des Grundwassers. Die Kluftgrundwasserleiter weisen eine mäßige bis sehr geringe Wasserergiebigkeit auf. In Bochum-Langendreer ist die Grundwasserfließrichtung teils nach Norden, teils nach Süden hin ausgerichtet.

In den Untersuchungsräumen sind keine Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Heilquellenschutzgebiete sowie Gebiete für den Grundwasser- und Gewässerschutz vorhanden.

Durch die großen Flächenanteile verdichteter Siedlungsräume und stark frequentierter Verkehrsanlagen können punktuelle Vorbelastungen des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich in Bochum-Langendreer ein Stillgewässer im Siepen und als relevante Fließgewässer der Langendreer Bach sowie ein weiterer unbenannter Bach. Neben der Gewässerbelastung durch Schad- und Nährstoffeinträge ist insbesondere die Begradigung der Fließgewässer als erhebliche und kaum rückgängig zu machende Vorbelastung zu nennen. Die Oberflächengewässer haben aufgrund der umliegenden Nutzungssituation eine geringe Bedeutung (vgl. Nr. 4.3 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgüter Klima und Luft

Der Planungsraum ist dem maritim beeinflussten Klimabereich Nordwestdeutschland zuzuordnen. Regionalklimatisch liegt der Untersuchungsraum zwischen den Klimabezirken Niederrheinisches Tiefland im Westen, Bergisches Land im Süden und Südosten und Münsterland im Norden und Nordosten. Im Untersuchungsraum herrscht ein maritim beeinflusstes Großklima mit guten Austauschbedingungen und nur schwach ausgeprägten geländeklimati-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

schen Variationen vor. Die Niederungen und Tallagen der Ruhr und anderer Gewässerläufe erfüllen wichtige Funktionen für die Kalt- und Frischluftentstehung sowie deren Transport.

Im Rahmen der Bestandserfassung und Bewertung der Umweltauswirkungen sind die großklimatische Situation und das Wettergeschehen von untergeordneter Bedeutung, weil sie durch das Vorhaben nicht verändert werden.

Das lokale Klima ist in weiten Bereichen insgesamt städtisch geprägt. Die relativ locker besiedelten und durchgrüneten Bereiche sind durch Stadtrand- und Parkklima gekennzeichnet. In den übrigen Bereichen herrscht Gewerbe- und Industrieklima vor. Die Bahnanlagen grenzen sich thermisch durch ihre großen Tag- und Nachtunterschiede ab und haben eine hohe Bedeutung für die Be- und Entlüftung der Siedlungszone.

Aus lufthygienischer Sicht und aus Sicht des Klimaschutzes bestehen keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben. Sowohl der Beitrag des Schienenverkehrs zur Luftbelastung (z.B. durch Feinstaub) als auch die mögliche Beeinträchtigung des Stadtklimas durch den vorhabenbedingten Verlust klimatisch wirksamer Flächen sind insgesamt als gering zu bezeichnen. Der Ausbau des Schienenverkehrs kann andererseits als Beitrag zum Klimaschutz gewertet werden, weil er durch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr dazu beitragen kann, Luftverunreinigungen, Feinstaubbelastungen und Energieverbrauch zu begrenzen und Ressourcen zu schonen (vgl. Nr. 4.4 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgut Landschaft

Das Schutzgut Landschaft bezieht sich auf das Erscheinungsbild der Landschaft, das durch die sichtbaren und wahrzunehmenden Elemente der natürlichen und nutzungsbedingten Landschaftsstruktur (Kulturlandschaft) bestimmt wird. Besonders für den räumlichen Trassenverlauf des Rhein-Ruhr-Express ist das Stadtbild von wesentlicher Bedeutung. Es bezieht sich auf die Erscheinungsform der baulichen Strukturen und ihre Wahrnehmung innerhalb und außerhalb des Siedlungsbereiches. Beide stellen wichtige Grundlagen für den menschlichen Erlebnisraum dar. Das Landschaftsbild ist auch wesentliche Grundlage für die natürliche Erholungseignung der Landschaft für den Menschen.

Im Planfeststellungsabschnitt überwiegen die urbanen Bereiche. Stadtbildprägende Grünelemente sind Parkanlagen, Friedhöfe und kleinere Waldflächen, Sport- und Freizeitanlagen, aber auch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Der gesamte Untersuchungsraum ist durch die Bahnstrecken und die Straßen vorbelastet. Dabei stellen Zerschneidung und Verlärmung besondere Vorbelastungen dar. Die Sichtbeziehungen sind auf Grund des Reliefs und der vielfältigen Baukörper von Straßen und Bahnstrecken eng begrenzt (vgl. Nr. 4.5 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgut Menschen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die räumliche Erfassung der Umwelt für das Schutzgut Menschen ist auf die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Wohnumfeld, Erholung und Freizeit ausgerichtet. Die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind überwiegend in den Siedlungsbereichen von Bedeutung. Als Grundlage zur Ermittlung dienen Informationen zum baulichen Bestand und zu konkreten Planungen. Für die Freizeit- und Erholungsfunktion stehen überwiegend die freiraumbezogene und naturbezogene Erholung im Vordergrund.

Bedingt durch die Lage im hochverdichteten großstädtischen Raum bestehen in den Siedlungsbereichen für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion erhebliche Vorbelastungen insbesondere durch Lärmimmissionen im Umfeld von Verkehrswegen sowie in den Einwirkungsbereichen von Gewerbe- und Industrieflächen. Die Vorbelastung durch den Schienenverkehr besteht entlang der Bahnstrecken, die die Stadtgebiete in Ost-West-Richtung durchqueren.

Als Bereiche mit Freizeit- und Erholungsschwerpunkt gelten die Flächen, die im Gebietsentwicklungsplan als Freiraum zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung ausgewiesen sind. In Bochum ist das Waldgebiet Siepen als ein solches Gebiet ausgewiesen. Weiter sind im Gebietsentwicklungsplan die Regionalen Grünzüge zur Sicherung der wichtigen Naherholungsfunktion für die Siedlungsräume festgelegt. Regionale Grünzüge sind das Wiesental und der Laubwald nördlich von Grabeloh und das Waldgebiet Siepen im Osten von Bochum-Langendreer. Auch für die Erholungs- und Freizeitfunktion der Landschaft stellen wie bei der Wohn- und Wohnumfeldfunktion der Lärm der Verkehrswege und die Einwirkungen von Gewerbe- und Industrieflächen bedeutende Vorbelastungen dar (vgl. Nr. 4.6 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Bestandserfassung stützt sich auf die von den Denkmalbehörden zusammengestellten Denkmallisten. Weiterhin werden Objekte und Bereiche berücksichtigt, die unterhalb des unmittelbaren gesetzlichen Schutzes aufgrund ihrer natur- oder kulturhistorischen Bedeutung als wertvoll oder erhaltenswert eingestuft sind (z.B. die Freiflächen im Umfeld historischer Anlagen, die Kulturlandschaft).

Im Bereich Bochum Hbf befinden sich neun archäologische Fundstellen. Im Bereich Bochum-Langendreer sind keine Fundstellen vorhanden. Des Weiteren befinden sich neun Baudenkmale, Denkmalbereiche bzw. erhaltenswerte historische Bereiche im Untersuchungsraum (vgl. 4.7 der Umweltverträglichkeitsstudie).

B.3.2.2 Untersuchung von Alternativen und Varianten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist mit den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen Rechnung getragen. Danach müssen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens Angaben enthalten über die wichtigsten, von der Vorhabenträgerin geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten sowie zu den wesentlichen Auswahlgründen hinsichtlich der Umweltauswirkungen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Alternativen und Varianten, sondern eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens.

Dabei ist auch eine Abschichtung von Alternativen in dem Sinne zulässig, dass bereits in früheren Verfahrensstadien ausgeschiedene Alternativen nicht erneut in die abschließende Entscheidung mit einer entsprechenden Neubewertung aufgenommen werden müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4.94, BVerwGE 98, 339; Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95, BVerwGE 100, 238; Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94, BVerwGE 100, 388). Es besteht auch keine Verpflichtung, alle denkbaren Möglichkeiten der Trassenführung einer gleich intensiven Prüfung zu unterziehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995 - 4 B 92.95).

Mit der Fortentwicklung der Planfälle zum Rhein-Ruhr-Express gelang es, den Ausbaubedarf des Projektes erheblich zu verringern. Durch die Nutzung vorhandener Eisenbahnbetriebsanlagen - und hier vor allem der vorhandenen Schienenwege als Kernelement der Infrastruktur - können neue Umweltauswirkungen wesentlich vermieden oder vermindert werden. Ein zentrales Element in den Planfeststellungsbereichen 4, 5 und 6 ist die Verlagerung von Regionalverkehrslinien von den Gleisen des Fernverkehrs auf die S-Bahn-Gleise. Damit sollen Abhängigkeiten zwischen Güter-, Nah- und Fernverkehrszügen aufgelöst werden. Die Kombination aus betrieblichen Anpassungen und punktuellen baulichen Erweiterungen der Infrastruktur ermöglicht es, auf einen sonst erforderlichen größeren Streckenausbau mit weitreichenderen Auswirkungen auf die Umwelt zu verzichten.

Unter einer Nullvariante ist eine Alternative zu verstehen, die trotz des Verzichts auf das Vorhaben in der beantragten Form die gleichen verkehrlichen Wirkungen entfaltet. Kann die Nullvariante bereits bei überschlägiger Betrachtung ausgeschlossen werden, sind hierzu keine umfangreichen Untersuchungen oder Darstellungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.02.1997 - 4 VR 17/96).

Die Nullvariante würde keine Lösung zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens der hoch verdichteten Gebiete entlang von Rhein und Ruhr darstellen. Zwar könnten die mit dem Vorhaben verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter vermieden werden. Die Beibehaltung des bestehenden Zustandes brächte allerdings nicht die erwartete Entlastung der Umwelt durch die Verlagerung von Individualverkehr auf den öffentlichen Schienenpersonenverkehr.

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

die nachfolgend beschriebenen Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten.

Durch das Vorhaben treten baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen auf. Baubedingte Wirkungen entstehen durch Einflüsse aus dem Baubetrieb und bleiben im Allgemeinen zeitlich begrenzt auf die Bauzeit; sie können auch dauerhafte Auswirkungen hervorrufen, wenn durch bauzeitliche Eingriffe irreversible Veränderungen entstehen. Anlagebedingte Wirkungen umfassen vor allem die Flächeninanspruchnahmen durch Bauwerke und bauliche Anlagen. Betriebsbedingte Wirkungen beziehen sich auf die von der Nutzung ausgehenden Einflüsse.

Da die Reichweite unterschiedlicher Wirkungen auf verschiedene Schutzgüter nicht gleich ist, kann der Untersuchungsraum abgestuft abgegrenzt werden. In der Regel reichen Wirkungen auf das Landschaftsbild, die Tierlebensräume oder den Menschen am weitesten. Vorhabenswirkungen auf den Boden oder das Wasser begrenzen sich bei Vorhaben für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes meist auf weniger als 100 m.

In den baulich geänderten Streckenabschnitten Bochum Hauptbahnhof und Bochum-Langendreer treten bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens auf, in den baulich nicht geänderten Streckenabschnitten nur betriebsbedingten Wirkungen.

Schutzgut Menschen

Die auszubauenden Bahnstrecken führen durch dicht bebautes großstädtisches Siedlungsgebiet. An die bestehenden Gleisanlagen grenzen aber auch Gärten und andere Grünflächen wie Friedhöfe, Parks oder Sportanlagen an. Die Flächen für Wohnbebauung liegen hauptsächlich in den Stadtteilen außerhalb des Stadtzentrums; in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren besteht gemischte Bebauung. Auch Gewerbe- und Industriegebiete nehmen größere Flächen ein. So sind im Abschnitt Bochum-Langendreer das Gelände des (ehemaligen) Opel-Werks II und weitere Gewerbe- und Industrieflächen vorhanden.

Das Vorhaben wirkt sich auf das Schutzgut Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) baubedingt auf Wohnbereiche durch Baulärm und Staubimmissionen, anlagebedingt durch die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch neue Bauwerke und technische Überprägungen sowie betriebsbedingt auf Wohngebiete und die wohnungsnaher Erholung durch Verkehrslärm und Erschütterungen aus. Wohnnutzungen umfassen im Planfeststellungsabschnitt auch Kern- und Mischgebiete.

Hinsichtlich des Landschaftsbildes und der Wohnfunktion ist der Planfeststellungsabschnitt allerdings durch den Verkehrslärm und die Erschütterungen der bestehenden Verkehrswege vorbelastet.

Für den Planfeststellungsabschnitt wurden Untersuchungen hinsichtlich des Schienenverkehrslärms und des Baulärms sowie hinsichtlich der Erschütterungen aus dem Eisenbahnbe-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

trieb durchgeführt. Zusammenfassend wurde dabei festgestellt, dass sich die Immissionssituation nachteilig verändert und die einschlägigen Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte überschritten werden, so dass Schutzmaßnahmen bzw. ersatzweise Entschädigungen erforderlich werden.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Bestimmend für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist hauptsächlich die Lage des Planungsgebietes in einem stark verdichteten, städtischen Siedlungsgebiet, in dem Wohnbebauung und Verkehrsflächen sowie Gewerbe- und Industriegebiete überwiegen.

Bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind zunächst Arten und Schutzgebiete anzusprechen, die auch aus europäischer Perspektive besonders schutzbedürftig sind. Innerhalb des Planfeststellungsabschnitts kommen jedoch keine FFH-Lebensraumtypen vor.

Des Weiteren finden nationale Schutzgebietsausweisungen wie Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete besondere Berücksichtigung. Im Planfeststellungsabschnitt befinden sich keine Naturschutzgebiete. Im Bereich Bochum Hbf befinden sich südlich der Bahnstrecken der Kortumpark und nördlich der Blumenfriedhof; beide Grünflächen sind schutzwürdige Biotope. Im Bereich Bochum-Langendreer befinden sich südlich des Siedlungsgebietes Oesterheide die Landschaftsschutzgebiete Heimelsberg, Herrensiepen, Grabeloh und die ehemalige Zeche Siebenplaneten; in den Landschaftsschutzgebieten liegen schutzwürdige Biotope wie das Waldgebiet Siepen im Osten von Bochum-Langendreer und Wiesental und Laubwald nördlich von Grabeloh.

Zu bau- oder anlagebedingten Verinselungen von Biotoptypen infolge Zerschneidung kommt es durch das Bauvorhaben jedoch nicht, weil die Baumaßnahmen im Bereich bestehender Schienenwege durchgeführt werden.

Für das Schutzgut Pflanzen ergeben sich entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen durch anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit mittlerer Bedeutung, u.a. durch dauerhafte Beanspruchungen durch die anzupassende und zu erweiternde Eisenbahntrasse sowie temporäre Beanspruchungen durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungen.

Entscheidungserhebliche betriebsbedingte Auswirkungen auf Pflanzen entstehen nicht.

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere sind vor allem durch temporäre Flächeninanspruchnahmen, Barriere- und Trennwirkungen, Lärm und Erschütterungen, Staub sowie durch Licht und optische Reize im Bereich von Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen zu erwarten. Insbesondere hinsichtlich der Artengruppe der Vögel sind durch die Gehölzrückschnitte einige gehölbewohnende Arten durch vorübergehende Verluste ihrer Lebensräume betroffen. Die als Bautabuzonen geschützten bzw. außerhalb des Bauberei-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ches anschließenden Gehölze ermöglichen jedoch ein bauzeitliches Ausweichen in das Umfeld.

Anlagebedingte Auswirkungen entstehen durch Flächeninanspruchnahmen und Versiegelungen durch bauliche Anlagen in Verbindung mit Verlusten von Lebensräumen. Die Lebensraumverluste betreffen Jagd- und Nahrungshabitate sowie Bruthabitate. Als weitere anlagebedingte Auswirkungen ist die Beeinträchtigung durch Änderung der Standortfaktoren im Bereich der angrenzenden naturnahen Gehölze zu nennen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bieten aber Gewähr dafür, dass Ersatzlebensräume in überschaubaren Zeiträumen zur Verfügung gestellt werden. Wertvolle Gehölzbiotope werden geschützt.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können in der Zunahme des Kollisionsrisikos insbesondere von Vögeln und Fledermäusen sowie in der Erhöhung der Barrierewirkung der Bahnstrecken für Amphibien bestehen.

Schutzgut Boden

Die Böden in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts sind zum überwiegenden Teil anthropogen überformt, verändert oder versiegelt. Bei den bebauten und versiegelten Flächen muss von einem vollständigen Verlust der natürlichen Bodeneigenschaften ausgegangen werden.

Die Böden in den benachbarten Haus- und Kleingärten, Grün- und Parkanlagen zeigen ebenfalls starke anthropogene Einflüsse, die häufig mit einer erheblichen Veränderung des natürlichen Bodenaufbaus verbunden sind. Ihre Eigenschaften sind jedoch noch deutlich naturnäher als die der bebauten, überprägten und versiegelten Bereiche.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Boden ergeben sich in erster Linie durch den anlagebedingten, dauerhaften Verlust von schutzwürdigen Böden (Parabraunerde und Gley) durch Überbauung, Überschüttung und Versiegelung. Insgesamt ist die Inanspruchnahme von naturnahen und schutzwürdigen Böden aufgrund der Nutzung bestehender Trassen jedoch sehr gering. Diese geringe Inanspruchnahme von naturnahen Böden kann nicht weiter vermindert werden. Das Vorhaben beansprucht Flächen (mit Gehölzen, Gebüsch, Ruderal- und Hochstaudenfluren, Brachen) von 17.800 m², denen wiederhergestellte Flächen von 19.490 m² gegenüberstehen.

Altlastenverdachtsflächen befinden sich im Bereich der Baumaßnahmen an den Schienenwegen von km 145,5 bis km 145,6 und von km 146,34 bis km 146,36 der Strecke 2291 (ehemalige Wagenwäsche und ehemalige Schlosserei).

Das Vorhaben verursacht baubedingte Auswirkungen auf den Boden durch temporäre Flächeninanspruchnahmen mit Unterbindung von Austauschprozessen zwischen Boden und

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Luft, bauzeitlichen Staubeintrag, Bodenabtrag und -auftrag und mechanische Bodenbelastungen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Böden treten nicht auf.

Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser beinhaltet die Oberflächengewässer und das Grundwasser.

Die Oberflächengewässer im Bereich Bochum-Langendreer sind Teile von schutzwürdigen Biotopen. Allerdings besitzen die Gewässer aufgrund ihrer Wasserführung und der umliegenden Nutzungssituation nur eine geringe Bedeutung. Diese Oberflächengewässer sind durch die Baumaßnahmen nicht betroffen.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers können durch Schadstoffeinträge auf den Baustelleneinrichtungsflächen und im eigentlichen Baufeld auftreten. Baubedingte Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Wasserhaltungsmaßnahmen treten nicht auf.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen entstehen zunächst durch den Verlust von Infiltrationsflächen für die Grundwasserneubildung durch dauerhafte Flächenbeanspruchungen durch die neuen Betriebsanlagen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers können durch Schadstoffeinträge bei der Versickerung des auf den Bahnflächen anfallenden Niederschlagswassers entstehen.

Schutzgüter Luft und Klima

In Bezug auf den Klimawandel ist für die Region Westfälische Bucht eine Zunahme der Temperaturen als auch der Niederschläge prognostiziert. Zudem kann es im Sommer zu längeren Trockenperioden kommen. Hierdurch erhöht sich die Gefahr für Waldbrände. Zudem wird mit einem erhöhten Sturmrisiko durch zunehmende Westwinde im Zuge des Klimawandels gerechnet (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, 2013).

Zukünftig spielen die Verringerung von Luftverunreinigungen, Feinstaubbelastungen, Energieverbrauch, Kohlendioxid ausstoß und die Einsparung von Ressourcen (Strom und Treibstoffe) eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Verringerung der Folgen des Klimawandels.

Negative Auswirkungen auf den Klimawandel durch das Projekt Rhein-Ruhr-Express können ausgeschlossen werden.

Die Niederungen und Tallagen der Ruhr und weiterer Gewässerläufe erfüllen wichtige Funktionen für die Kalt- und Frischluftentstehung und deren Transport. Auch die Bahnanlagen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

grenzen sich thermisch durch ihre großen Tag- und Nachtunterschiede ab und haben eine hohe Bedeutung für die Be- und Entlüftung der Siedlungszone.

Bauzeitlich sind Belastungen der Schutzgüter Luft und Klima durch Staub- und Schadstoffimmissionen infolge des Baustellenverkehrs zu erwarten.

Anlagebedingt kommt es zu einem kleinräumigen Verlust klimatisch wirksamer Gehölzstrukturen und infolge der Errichtung neuer Bauwerke zu einer Verringerung des Luftaustausches.

Betriebsbedingt kann keine Verschlechterung der Schutzgüter Klima und Luft festgestellt werden. Das Vorhaben kann im Gegenteil zu einer Verbesserung von Luft und Klima gerade in den verdichteten Siedlungsbereichen beitragen, indem der motorisierte Individualverkehr mit seinen gegenüber dem Schienenverkehr erhöhten Luftverunreinigungen verringert wird.

Schutzgut Landschaft

Das Stadtbild ist charakterisiert durch urbane Bebauung. Stadtbildprägende Grünelemente sind Parks und kleinere Waldflächen, Sport- und Freizeitanlagen sowie Gärten. Regionale Grünzüge sind aufgrund der anthropogenen Überformung im Ballungsraum von hoher Bedeutung für die Freiraumsicherung.

Die baulich geänderten Streckenabschnitte verlaufen überwiegend in leichter Dammlage und in der Ebene. Die bereits bestehenden Anlagen bewirken eine Vorbelastung des Landschaftsbildes. Für das Landschafts- bzw. Stadtbild stellen insbesondere die neuen Lärmschutzwände einen potentiellen Konflikt dar. Streckenbegleitende Gehölzbestände bleiben teilweise erhalten und wirken sichtverschattend. Wo die verdeckende Kulissenwirkung vorhandener Gehölze nach ihrer Rodung verloren geht, wird diese durch neue Bepflanzungen und Begrünungen wiederhergestellt.

Neue Zerschneidungen von Sichtbeziehungen entstehen nur in geringen Umfang, weil sich die neuen baulichen Anlagen an die bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen anschließen.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Baudenkmäler, Denkmalbereiche bzw. erhaltenswerte historische Bereiche werden durch die Änderungen vorhandener Eisenbahnbetriebsanlagen nicht beeinträchtigt.

Das Vorhaben umfasst die Neutrassierung vorhandener Strecken bzw. den Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve neben vorhandenen Bahnkörpern. Die durch das Bauvorhaben in Anspruch genommenen Bereiche gelten als gestört. Bekannte Bodendenkmäler sind nicht betroffen. Eine archäologische Sicherung eventueller Funde im Bauverlauf wird gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes vermieden werden können.

Wechselwirkungen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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.

Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Menschen können vor allem als gleichzeitiger Verlust durch Überformung bzw. Umgestaltung und Verlärmung von Landschaftsbildeinheiten, die für die naturverträgliche Erholung geeignet sind, auftreten. Landschaftsbildeinheiten von besonderer Eigenart, Vielfalt und Schönheit sind jedoch wegen der nur kleinräumigen Bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und der Baustraßen im Anschluss an eine Renaturierung mit den alten Bodenfunktionen wiederhergestellt werden und somit auch erneut Standorte für Pflanzen und Tiere werden, auf denen sich die biologische Vielfalt wieder entwickeln kann. Baubedingt können keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern ermittelt werden.

Teilweise werden aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form des besonders überwachten Gleises durchgeführt. Durch dieses Verfahren werden das Landschaftsbild und die Sichtbeziehungen nicht beeinträchtigt.

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt zum Schutzgut Boden beziehen sich auf die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen. 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 wiederhergestellt werden und somit auch erneut Standorte für Pflanzen und Tiere werden, auf denen sich die biologische Vielfalt wieder entwickeln kann. Baubedingt können keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern ermittelt werden.

Durch die Versiegelung von Flächen kommt es zum vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen. Darüber hinaus stellt eine versiegelte Fläche auch eine Belastungsfläche für das Schutzgut Klima und Luft dar. Dies ist bei der Bewertung des Schutzgutes Klima und Luft berücksichtigt worden.

Da Kultur- und Sachgüter bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht erheblich beeinträchtigt werden, sind auch keine Wechselwirkungen der Beeinträchtigungen mit anderen Schutzgütern zu prognostizieren.

Über die bereits unter den einzelnen Schutzgütern beschriebenen Wechselwirkungen hinaus sind keine weiteren Wechselwirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung.

B.3.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 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 Anwendung und Auslegung der umweltbezogenen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (vgl. Nr. 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, die Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

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 Verkehrsgerausche 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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, sofern eine Gesundheitsgefährdung oder eine Eigentumsbeeinträchtigung bewirkt wird. Die Erhöhung der Lärmbelastung, die oberhalb der Beurteilungspegel liegt, die eine Gesundheitsgefährdung oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums bewirken, soll gemäß § 18 Abs. 1 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 werden als aktive Schallschutzmaßnahmen bereichsweise Lärmschutzwände errichtet und das Verfahren des besonders überwachten Gleises vorgesehen.

Da sich Lärmschutzwände und andere aktive Lärmschutzmaßnahmen im Ergebnis der durchgeführten Kosten-Nutzen-Analyse zum Teil als unverhältnismäßig darstellen bzw. bautechnisch nicht errichten lassen, verbleiben Schutzfälle, die auf passive Schallschutzmaß-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nahmen sowie auf Entschädigung in Geld für danach noch verbleibende Beeinträchtigungen verwiesen werden müssen.

Hinsichtlich der Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr kann eine bereichsweise Erhöhung der Vorbelastung um mindestens 25 Prozent in Verbindung mit einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht ausgeschlossen werden. Die zunächst durch das Vorhaben bewirkte Zunahme der Erschütterungsimmissionen wird durch den Einbau besohlter Schwellen wieder zurückgenommen.

Die Erschütterungen durch den Eisenbahnverkehr gewinnen durch die Lage der Schienenwege in einem Bergbauggebiet zusätzlich an Bedeutung. Deshalb sind im Rahmen der Bau- durchführung ergänzende Untersuchungen im Baubereich erforderlich.

Baubedingte Auswirkungen auf den Menschen können 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 vermindert.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) enthält Bestimmungen über Richtwerte für die von Baumaschinen auf Baustellen hervorgerufenen Geräuschemissionen, das Messverfahren und über Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde bei Überschreiten der Immissionsrichtwerte angeordnet werden sollen. Durch die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses wird der Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm im notwendigen Umfang gewährleistet.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG 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 neugestaltet 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 neugestaltet ist.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Pflanzen durch den anlage- und baubedingten Verlust von Biotopen mit mittlerer Bedeutung. Betroffen sind Gehölze, Grünflächen, Ruderalfluren und unversiegelte Verkehrsflächen.

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 Naturhaushalts. 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. Die Voraussetzungen für die von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss mit umfassten landschaftsrechtlichen Befreiungen hinsichtlich von Schutzgebieten und -objekten sind ebenfalls gegeben.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen kann für das Schutzgut Tiere festgestellt werden, dass die Lebensraumverluste durch Gehölzrückschnitte und Rodungen durch Ausweichen ins Umfeld kompensiert werden können. 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.

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, insbe-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

sondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbau-
medium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsei-
genschaften, 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 Hin-
blick auf ihre Untersuchung und Sanierung, auf Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit Bo-
denerosion 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 Prü-
fung 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 (Zu-
satz-) Belastung davon auszugehen ist, dass die natürlichen Bodenfunktionen beeinträchtigt
werden.

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

Die Eingriffe in den Boden erreichen nach Art und Umfang eine Eingriffsintensität, die bei
einem Vorhaben der vorliegenden Größenordnung als unvermeidbar anzusehen ist. Eingriffe
in Böden mit ungestörten Funktionen werden durch die eng am Bestand orientierten Aus-
baumaßnahmen vermieden. Durch Inanspruchnahme von Flächen eines bestehenden
Schienenweges erfolgen die Eingriffe in Bereichen, die keine herausragenden Bodenfunktio-
nen mehr aufweisen. Die Beeinträchtigungen des Bodens sind daher insgesamt als hin-
nehmbar einzustufen.

Schutzgut Wasser

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

Die Beurteilung des Schutzgutes Wasser wird hinsichtlich seiner Funktionen als Lebens-
grundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - 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.

Im Untersuchungsraum herrschen aufgrund der anthropogenen Überformung überwiegend Deckschichten ohne nennenswerte Durchlässigkeit vor. Für die Versickerung des auf den Bahnflächen anfallenden Niederschlages sind auf Grund der Bodenverhältnisse zusätzliche Maßnahmen in Form von Versickerungsmulden mit einer belebten Bodenschicht vorgesehen, um eine mengenmäßig ausreichende und hinsichtlich der Reinigungsleistung akzeptable Abführung des Niederschlages sicherzustellen. Eine Verschlechterung der Qualität und Quantität des Grundwassers durch das Vorhaben ist durch diese Maßnahmen ausgeschlossen. Die Versickerungsanlagen stellen wasserrechtlich erlaubnispflichtige Maßnahmen dar. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen vor.

Schutzgüter 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.

Die von dem Vorhaben ausgehenden zusätzlichen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Schutzgüter Klima und Luft spielen sich auf einem sehr geringen Auswirkungsniveau ab. Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität wegen verstärkten Verkehrs bzw. Betriebs von Baufahrzeugen und Baumaschinen sind zeitlich auf die Baudurchführung begrenzt. Die geplanten Anlagen können, einhergehend mit dem Verlust von bahnbegleitenden Gehölzen, lokalklimatisch zu einer Aufheizung führen. Der Verlust klimatisch wirksamer Gehölze ist jedoch ausgleichbar. Grundlegende Veränderungen des Lokal- bzw. Regionalklimas sind unter Berücksichtigung der teilweise erheblichen Vorbelastung des Ballungsraumes durch die vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten nicht zu erwarten.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität. Das Projekt Rhein-Ruhr-Express gilt als deutliche Angebotsverbesserung des Personennah- und Regionalverkehrs im Ballungsraum Rhein-Ruhr und unterstützt damit die Luftreinhaltepläne der betroffenen Stadtgebiete. Negative Auswirkungen auf den Klimawandel durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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.

Im Planungsbereich liegen durch vorhandene Nutzungen bereits starke Überprägungen der Landschaft durch bauliche Anlagen vor. Die geplante Maßnahme, die einen Ausbau vorhandener Bahnstrecken im großstädtischen Siedlungsbereich darstellt, ist nach Art und Umfang nicht geeignet, den Raumeindruck grundlegend oder erheblich zu verändern.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Landschaftsbild ergeben sich durch den anlage- und baubedingten Verlust von landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen nicht. Streckenbegleitende Gehölzbestände bleiben teilweise erhalten und wirken sichtverschattend oder werden wiederhergestellt.

Der Eingriff in das Landschaftsbild betrifft auch Bereiche mit Bedeutung für die Naherholung. Allerdings wirkt die Inanspruchnahme der vorhandenen Trassen erheblich eingriffsmindernd, so dass hinsichtlich der Erholungseignung der Landschaft für den Menschen nicht von einem unverhältnismäßigen Eingriff gesprochen werden kann. Das Bauvorhaben verursacht keine neuen Zerschneidungswirkungen.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 Kulturdenkmälern vor. Vom Denkmalbegriff können sowohl Bau- wie Bodendenkmäler, Einzeldenkmäler, Flächendenkmäler oder Ensembles erfasst sein.

Baudenkmäler werden durch die Umbaumaßnahmen im Bereich Bochum Hbf nicht wesentlich betroffen.

Die nicht völlig auszuschließende Beeinträchtigung von Bodendenkmälern im Bauverlauf ist unvermeidlich und stellt eine typische Beeinträchtigung bei der Anlage von Infrastruktureinrichtungen dar. Eine archäologische Sicherung eventueller Funde im Bauverlauf wird gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen des Schutzgutes vermieden werden können.

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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 wiederhergestellt werden und somit auch erneut Standorte für Pflanzen und Tiere werden, auf denen sich die biologische 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. Im Bereich des ehemaligen Containerbahnhofs Bochum-Langendreer werden durch Bahnanlagen versiegelte Flächen wieder großflächig entsiegelt.

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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 Immissionsituation.

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, Laubbäume, ruderales 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 manchmal nur unvollständig in Eingriffsnähe umgesetzt werden, so dass ergänzend auch gebündelte Maßnahmen in 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 bestehenden Anlagen, insbesondere aufgrund 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. Wo immer möglich, wird unbelastetes Niederschlagswasser ortsnah versickert. 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 wiederhergestellt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.3.4 Zusammenfassung

Die weitgehende Nutzung vorhandener Infrastruktur und deren Ausbau tragen wesentlich zu einer Vermeidung und Verminderung von neuen Risiken und zusätzlichen Umweltauswirkungen in diesem Planfeststellungsabschnitt bei.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant sind und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens.

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. Das Entwicklungspotenzial des Siedlungsraumes bliebe unberücksichtigt.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens sind vorwiegend bau- und anlagebedingt infolge des Baus neuer oder der Änderung bestehender Bahnanlagen. Betriebsbedingte Auswirkungen entstehen aus der Zunahme des Eisenbahnverkehrs, der mit den neuen bzw. geänderten Anlagen ermöglicht wird, und sind in ein Verhältnis zur vorgefundenen Belastung zu setzen.

Ein Hauptproblem des Vorhabens in den von den Bahnstrecken durchquerten Siedlungsbereichen ist die Änderung der Immissionssituation hinsichtlich des Lärms und der Erschütterungen infolge einer vorhabenbedingten Zunahme des Schienenverkehrs. Durch die Lage im dichtbesiedelten großstädtischen Raum bestehen jedoch bereits Vorbelastungen durch Lärm und Erschütterungen 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 Grünanlagen. Diese Belastungen wirken aber nur vorübergehend und werden soweit wie möglich vermindert.

In den Bereichen mit immissionsschutzrechtlich relevanten Baumaßnahmen an den Schienenwegen müssten in diesem Planfeststellungsabschnitt Lärmschutzwände von bis zu 15 m Höhe errichtet werden, um die gebietsbezogenen einschlägigen Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten und somit alle Schutzfälle zu lösen. Da die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entweder wegen der enormen Wandhöhen technisch nicht realisierbar sind oder sich - bei technisch gerade noch realisierbaren, niedrigeren Wandhöhen - zum Teil im Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analysen als unverhältnismäßig darstellen,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

bestehen an betroffenen Gebäuden mit ungelöst verbliebenen Schutzfällen dem Grunde nach Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung.

In den Baulücken kann eine Verschlechterung der Immissionssituation im grundrechtsrelevanten Bereich (Gesundheitsgefährdung oder Eigentumsbeeinträchtigung) durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises weitgehend vermieden werden. Die Kosten je gelösten Schutzfall sind jedoch in einzelnen Streckenabschnitten unverhältnismäßig, insbesondere dort, wo nur einzelne Gebäude betroffen sind oder nur wenige Gebäude, die aber über einen längeren Streckenabschnitt verteilt sind. Außerdem ist der Einsatz des besonders überwachten Gleises vereinzelt technisch nicht sinnvoll durchführbar. Allerdings wären hier auch andere aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht mit einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis realisierbar. Für einige Gebäude besteht daher in den Baulücken ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung.

Über weite Bereiche wird es auch zu einer spürbaren Erhöhung der Vorbelastung durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr kommen, wobei jedoch in den meisten Fällen die zulässigen Anhaltswerte eingehalten werden. An den beiden Umbauabschnitten, wo dies nicht der Fall ist, wird die zunächst durch das Vorhaben bewirkte Zunahme der Erschütterungsimmissionen durch den Einbau besohlter Schwellen wieder zurückgenommen.

Die Erschütterungen durch den Eisenbahnverkehr gewinnen durch die Lage der Schienenwege in einem Bergbauggebiet zusätzlich an Bedeutung. Deshalb sind im Rahmen der Bau- durchführung ergänzende Untersuchungen im Baubereich erforderlich.

Da durch die Verlagerung von Individualverkehr auf das umweltfreundlichere Verkehrsmittel Eisenbahn 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 bei 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 Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ergebnis, dass die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist.

B.4 Materiellrechtliche Bewertung

B.4.1 Planrechtfertigung

Zu den materiellen Schranken der Planfeststellung gehört das Erfordernis der Planrechtfertigung. Die Planung eines raumbedeutsamen Bauvorhabens trägt ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern ist im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Auswirkungen auf Rechte Dritter und die Umwelt 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]).

Dies ist in der Regel zu bejahen, wenn bereits der Gesetzgeber den Bedarf festgestellt hat.

Gesetzliche Bedarfsfeststellung

Der Planfeststellungsabschnitt ist 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 (Ifd. 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.

Soweit in einzelnen Einwendungen die Finanzierbarkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens infrage gestellt wurden, kann dem nicht gefolgt werden. Zwar darf die Planfeststel-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

lungsbehörde die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens als ein 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.

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulassungsvoraussetzungen entschieden. Die Planfeststellungsbehörde wird nicht von der Verpflichtung entbunden, alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abzuwägen. Eine dem Bedarf entsprechende, unter verkehrlichen Aspekten optimale oder vorzugswürdige Trasse kann an entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belangen scheitern (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4/94, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 102). Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Verkehrswegeplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich entsprechend seinem Gewicht im Rahmen der Gesamtabwägung durchsetzt, hängt von der Bedeutung der Belange ab, die gegen das Vorhaben sprechen. Dies lässt sich nur aufgrund der konkreten Umstände des Einzelfalles beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5/95, juris).

Fachplanungsrechtliche Ziele

Erforderlich ist eine Planung zudem 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 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 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 der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens werden durch die Deutsche Bahn AG 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 Eisen-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

bahnbeförderungsleistungen 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 sowie 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) und schließlich 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 Gebiet Rhein-Ruhr 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 verkehren vier Linien in der Stunde, die 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.

B.4.2 Verkehrsprognose

Da sich die Rechtsanforderungen des Planungsrechts weitgehend nicht auf vorhandene Bauwerke oder Anlagen, sondern auf Vorhaben beziehen, fordern sie mit Bezug auf deren Beschaffenheit und Auswirkungen Prognosen. Diese müssen mit den zu ihrer Zeit verfügba-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht ermittelt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.12.1985 - 4 C 59/82; OVG Münster, Beschluss vom 10.12.1993 - 11a B 2255/93).

Die Bedarfsprognose darf sich auf Vorarbeiten des Vorhabenträgers stützen, wenn diese auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe beruhen und methodisch einwandfrei sind. Der Wahl des Prognoseverfahrens kann aus Rechtsgründen nur entgegengetreten werden, wenn der Träger des Vorhabens von willkürlichen Annahmen oder offensichtlichen Unwahrscheinlichkeiten ausgegangen ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.10.1990 - 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129 [131]; Urteil vom 07.07.1978 - 4 C 79/76, BVerwGE 56, 110 [121]; Urteil vom 29.01.1991 - 4 C 51/89, BVerwGE 87, 332 [335]; Vallendar in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2006, Rn. 92 zu § 18 AEG).

Grundlage der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen ist das Mengengerüst für den Prognosehorizont, wie er der Bewertung der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegt. Der Bundesverkehrswegeplan mit dem Prognosehorizont 2015 wurde durch den Bund im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Herbst 2010 für den aktuellen Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben.

Die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans für den Prognosehorizont 2025 gibt geringere Zugzahlen im Fernverkehr für den RRX-Korridor vor. Insbesondere wird eine Reduzierung der Summe aller Fernverkehrsleistungen nach Inbetriebnahme des RRX im Abschnitt Düsseldorf - Dortmund angenommen, während für den Abschnitt Köln - Düsseldorf das heutige Fernverkehrsangebot als unverändert prognostiziert wird.

Bereits heute ist die bestehende Fernbahnstrecke an der Grenze ihrer Auslastung. Der durch den Rhein-Ruhr-Express entstehende Mehrverkehr erfordert deshalb den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nicht zuletzt, um das Vorhabenziel der besseren Pünktlichkeit und der höheren Taktichte erfüllen zu können. Zur Erreichung dieser Ziele wären die Maßnahmen aber auch ohne das Projekt Rhein-Ruhr-Express geboten.

Zu den Einzelheiten der Fahrbarkeit des zukünftigen Betriebsprogramms auf der vorhandenen Infrastruktur und den aus dieser Untersuchung folgenden Ausbaumaßnahmen auf den einzelnen Streckenabschnitten wird auf den Abschnitt 1.5.2 und die Anhänge 1.1 und 1.2 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 2) sowie auf den nachfolgenden Abschnitt B.4.4 (Alternativen und Varianten) des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.4.3 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 Planfeststellungsabschnitte. Diese Abschnittsbildung ist häufig unerlässlich, damit

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 der durch den Antrag der Vorhabenträgerin zur Entscheidung gestellte Teilabschnitt. Die Planung muss in diesem Abschnitt dem Abwägungsgebot genügen. So muss 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).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Abgrenzung für das Projekt Rhein-Ruhr-Express wurde sowohl auf die Grenzen zwischen Gebietskörperschaften als auch nach verfahrens-, verkehrs- und bautechnischen Gesichtspunkten ausgerichtet auf:

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

Planfeststellungsabschnitte des Gesamtprojektes RRX

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 1.0 Köln Hbf - Köln-Mülheim Pbf (derzeit keine Maßnahmen geplant)
- PFA 1.1 Köln-Mülheim Gbf - Köln-Stammheim
- PFA 1.2 Leverkusen Chempark (ehemals Bayerwerk) - 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 - Duisburg Abzweig Kaiserberg

Planfeststellungsbereich 4 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Mülheim (Ruhr) Hbf

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

Planfeststellungsbereich 5 Essen West - Bochum-Langendreer

- PFA 5a Stadtgebiet Essen
- PFA 5b Stadtgebiet Bochum

Planfeststellungsbereich 6 Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund-Eving

- PFA 6.0 Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund Hbf - Dortmund Bbf

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Planfeststellungsabschnitt 5b Stadtgebiet Bochum

Der Planfeststellungsabschnitt 5b verläuft auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Bochum.

Im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 5b verlaufen folgende Strecken:

- Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf
- Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf
- Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf
- Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf
- Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf

In Bochum Hbf findet der Streckenübergang bzw. Streckenwechsel zwischen den Strecken 2160 und 2158 sowie zwischen den Strecken 2291 und 2190 statt.

Darüber hinaus gibt es in diesem Planfeststellungsabschnitt noch weitere Strecken-, Verbindungs- und Bahnhofsgleise.

Der Planfeststellungsabschnitt 5b beginnt an der Stadtgrenze zu Essen auf der Strecke 2160 in km 7,9 und endet in Bochum-Langendreer auf der Strecke 2140 in km 1,830. Bezogen auf die Strecke 2158 endet der Planfeststellungsabschnitt in km 154,8 an der Stadtgrenze zu Dortmund.

B.4.4 Alternativen und Varianten

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.

Die Auswahl unter verschiedenen Trassenvarianten ist ungeachtet der rechtlich zwingenden Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung. Bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten ist die Grenze der planerischen Gestaltungsfreiheit erst überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen, oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (st.Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 19.05.1998 - 4 A 9/97, BVerwGE 107, 1 [11]; Urteil vom 15.12.2016 - 4 A 4.15, BVerwGE 157, 73 Rn. 32).

Eine immer zur Wahl stehende Alternative ist es, das Vorhaben nicht zu verwirklichen. Neben dieser Null-Variante, 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Durch die Null-Variante werden die durch das antragsgegenständliche Vorhaben bewirkten Eingriffe in alle Schutzgüter vermieden. Diese Variante stellt jedoch keine Verbesserung des Angebotes sowie keine vorausschauende Anpassung des Schienenpersonenverkehrs an die Entwicklungspotentiale des zu erschließenden Raumes dar. Ein Verzicht auf den Ausbau würde den Erhalt des bestehenden Zustands bedeuten, ohne jedoch die Auswirkungen auf die Umwelt zu betrachten, die sich durch die zu erwartende Erhöhung des bereits heute erheblichen Individualverkehrs ergeben werden.

Entwicklung des Betriebskonzeptes

Aufbauend auf der Linienführung des ursprünglich geplanten Metrorapid-Projektes wurde bereits in den Jahren 2003 und 2004 eine Variante für den schienengebundenen Personennahverkehr entwickelt. Diese Variante mit durchgehend separatem Gleiskörper zwischen Köln, Düsseldorf und Dortmund bildete die Grundlage für den sogenannten Planfall RRX 1, der noch eine durchgehende Sechsgleisigkeit zwischen Köln und Duisburg sowie Einzelmaßnahmen zwischen Duisburg und Dortmund vorsah.

Ausgehend von den Ergebnissen für den Planfall RRX 1 wurden die Bedienungsangebote des Schienenpersonenfernverkehrs angepasst und dem neuen Planfall RRX 2 zugrunde gelegt. Der wesentliche Unterschied in den Infrastrukturanpassungen des Planfalls RRX 2 gegenüber dem Planfall RRX 1 bestand darin, die Erweiterung im Abschnitt Köln - Düsseldorf-Benrath bzw. Reisholz von sechs auf durchgehend vier Gleise zu reduzieren. Dadurch konnte der Ausbaubedarf erheblich verringert werden.

Im Rahmen der Vorplanung wurden für den Planfall RRX 2 in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten weitere technische Varianten untersucht und jeweils eine Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Ein großräumiger Variantenvergleich war im Planfeststellungsabschnitt 5b nicht erforderlich, da sowohl die baulichen Änderungen als auch die Neubaumaßnahmen ausschließlich im Bereich bestehender Eisenbahnbetriebsanlagen bzw. unmittelbar daran angrenzend durchgeführt werden können. Besonders in den Grunderwerbsunterlagen werden die lediglich punktuellen Anpassungen der vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen deutlich: Eine Inanspruchnahme von Grundstücken privater Dritter, der Aurelis Asset GmbH, ist nur bauzeitlich erforderlich. Durch eine dauerhafte Inanspruchnahme sind ansonsten lediglich Flächen von geringer Größe betroffen, die sich im Eigentum der Stadt Bochum befinden.

Die Trassenmehrung durch den RRX erfordert eine Verlagerung des RE 16 und der RB 40 zwischen Essen Hbf und Bochum-Langendreer von der Fernbahn- auf die S-Bahn-Gleise. Dieser Bereich wird durch die verlagerten Verkehre zusätzlich belastet. Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf den Fahrplan und die Betriebsqualität werden kleinräumige Anpassungen an den vorhandenen Schienenwegen erforderlich, was als Alternative einem

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

wesentlich aufwändigeren und teureren Ausbau der Fernbahnstrecke zwischen Essen-Kray Süd und Bochum-Langendreer vorzuziehen ist.

Im Anhörungsverfahren wurde vereinzelt vorgetragen, dass eine andere Planungsvariante zur Umsetzung gelangen sollte. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95, DVBl. 1996, 677).

Um den Ausbaubedarf und die damit verbundenen Kosten so gering wie möglich zu halten, schiedene andere, prinzipiell denkbare Aus- und Umbaumaßnahmen an den Schienenwegen bereits nach einer Grobanalyse im Rahmen der Machbarkeitsstudien für das Projekt RRX aus; insbesondere hat die Vorhabenträgerin einen mehrgleisigen Ausbau der vorhandenen Schienenwege zwischen Duisburg und Dortmund, damit die Züge des RRX auf eigenen Gleisen verkehren können, früh verworfen.

Das Vorhaben ist schließlich auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit - wie im vorstehenden Abschnitt B.3 (Umweltverträglichkeitsprüfung) beschrieben - mit den geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter verbunden.

Einzelmaßnahmen

Bochum Hbf

Im gegenwärtigen Zustand werden die meisten Züge der Relation Essen - Dortmund über die durchgehenden Hauptgleise 3 und 5 ohne Geschwindigkeitseinschränkungen durchgeführt. Der zukünftige Verkehr der RRX-Linien im zeitlichen Abstand von 15 Minuten macht die alternierende Nutzung der Gleise 3 und 4 bzw. 5 und 6 erforderlich, damit zwei Züge mit Halt in Bochum Hbf zwischen zwei Zügen des RRX durchführbar sind. Die Gleise 4 und 6 sind jedoch nur mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h bzw. 60 km/h befahrbar. Um die Zugfolgezeiten zwischen zwei RRX-Takten einhalten zu können, müssen zur Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit die Gleise und Weichen in Bochum Hbf angepasst werden.

Bochum-Langendreer

Um den in Essen auf die S-Bahn-Infrastruktur verlagerten Schienenpersonennahverkehr von bzw. nach Hagen weiterführen zu können, ist in Bochum-Langendreer der Bau einer neuen eingleisigen Strecke (mit der Streckennummer 2146) als Verbindung zwischen der Strecke 2190 (S-Bahn) und der Strecke 2140 (Fernbahn) erforderlich.

Blockverdichtung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Für den Bereich der Fernbahn- und S-Bahn-Strecken ist zwischen Essen und Dortmund bzw. zwischen Bochum-Langendreer und Witten zur Aufnahme des Mehrverkehrs eine Erhöhung der Streckenkapazität erforderlich, die durch eine Blockverdichtung ermöglicht wird.

Wattenscheid bzw. Wattenscheid-Höntrop

Bei der Fahrt über die S-Bahn-Infrastruktur zwischen Essen und Bochum-Langendreer halten der RE 16 und die RB 40 zukünftig nicht mehr in Wattenscheid, sondern ersatzweise in Wattenscheid-Höntrop und ggf. in Bochum-Langendreer (nur RB 40).

Da der RE 16 und die RB 40 die einzigen Züge mit Halt in Wattenscheid gewesen sind, wird der RRX zukünftig halbstündlich in Wattenscheid halten (Kompensationshalt).

Notwendigkeit einer zweigleisigen Verbindungskurve in Bochum-Langendreer

Diese Frage wurde vor allem von der Abellio Rail NRW GmbH, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und dem Fahrgastverband PRO BAHN in ihren Stellungnahmen vorgetragen und im Erörterungstermin vertieft. Im Detail wird auf die Bewertung und Entscheidung zu dieser Forderung unter den entsprechenden Stellungnahmen verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hält an ihrer Planung in dem antragsgegenständlichen Umfang fest. Die für 2019 geplante Taktverdichtung der S-Bahn sei im Konzept des RRX nicht vorgesehen. Daher sei auch eine zweite Verbindungskurve in Bochum-Langendreer nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern nur die für den Betrieb des RRX notwendige Infrastruktur auf der Grundlage des vorhandenen S-Bahn-Taktes.

Am 12.05.2016 fand ein Abstimmungstermin der Vorhabenträgerin mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und den beiden Aufgabenträgern VRR und NWL statt. Hier wurde nochmals bestätigt, dass die Einführung der Taktverdichtung auf der S-Bahn und eine dafür notwendige zweite Verbindungskurve in Bochum-Langendreer nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens sei und auch nicht in diesem Verfahren berücksichtigt werden könne. Es liege jedoch eine Machbarkeitsstudie vor, die zeige, dass eine zweite Verbindungskurve - unabhängig von der Infrastruktur für den RRX - umsetzbar sei. Ein separates Verfahren soll durch die Aufgabenträger angestoßen werden.

Im Ergebnis muss der Bau eines zweiten Gleises in der Verbindungskurve Gegenstand eines nachfolgenden Verfahrens werden. Die Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 wird erst nach vollständiger Inbetriebnahme des RRX erfolgen und somit bestehen auch keine Konflikte mit einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.5 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 des Raumordnungsgesetzes (ROG) dem Vorhaben nicht entgegenstehen; danach sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums.

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 schienengebunden 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 Sied-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

lungs- 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 Verkehrsstrassensicherung 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 den 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 Städtereion 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 (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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Diese Planungsziele entsprechen auch dem Ziel des § 1 Abs. 1 AEG, wonach ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene gewährleistet werden soll.

Der Planfeststellungsabschnitt 5b des Projektes Rhein-Ruhr-Express auf dem Gebiet der Stadt Bochum ist auch in den textlichen Festsetzungen des regionalen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr unter dem Ziel 46 „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ berücksichtigt. Danach soll der RRX zur Schaffung einer häufigeren, schnelleren und qualitativ besseren Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Rheinschiene ermöglicht und die dafür erforderlichen Flächen freigehalten werden. Der Planfeststellungsabschnitt für das Stadtgebiet Bochum ist auch gemäß dem regionalen Flächennutzungsplan mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

B.4.6 Lärmschutz

Der im Zusammenhang mit Bauvorhaben der Eisenbahn zu betrachtende Lärm lässt sich zunächst in betriebsbedingte und in baubedingte Lärmauswirkungen differenzieren: Der Schienenverkehrslärm wird nachfolgend unter B.4.6.1 behandelt, der Baulärm unter B.4.6.2.

B.4.6.1 Schienenverkehrslärm

Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für den öffentlich-rechtlichen Schutz gegen Verkehrslärm sind die §§ 41 bis 43 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG).

Danach besteht ein Anspruch für die Nachbarschaft des Verkehrsweges, dass als Folge des Neu- oder Ausbaus keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu ihren Lasten hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Verpflichtung zum Lärmschutz, die auch als Lärmvorsorge bezeichnet wird, wird allerdings nur ausgelöst, wenn ein Schienenweg entweder neu gebaut oder wesentlich geändert wird.

Die Lärmsanierung an vorhandenen Verkehrswegen ist demgegenüber nicht Regelungsgegenstand der gesetzlichen Vorschriften; dies ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003).

Lärmvorsorge bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG wird der Bau öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen 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).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zu den Immissionen gehören nach § 3 Abs. 2 BImSchG unter anderem die auf Menschen einwirkenden Geräusche und Erschütterungen. Nach § 3 Abs. 5 BImSchG sind öffentliche Verkehrswege keine Anlagen im Sinne 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 Grundlage der Ermächtigung in § 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 (sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen) 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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

§ 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 baulicher Eingriff durchgeführt wird (vgl. VGH München, NVwZ-RR 1997, 161). 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. Verkehrslärm kann gesundheitsschädlich und damit grundrechtsrelevant im Sinne von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sein. Die grundrechtlich vorgegebene Grenze wird in Wohngebieten bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten (vgl. BVerwGE 134, 44, NVwZ 2009, 1498; BVerwG, NVwZ 2012, 1120).

Ferner ist das Eigentumsgrundrecht gemäß Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG einschlägig. Nach der Rechtsprechung des BGH und des BVerwG ist die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. BGH, Urteil vom 25.3.1993 - III ZR 60/91, NJW 1993, 1700; BVerwG, Urteil vom 10.11.2004 - 9 A 67/03, NVwZ 2005, 591, wonach der kritische Bereich für Wohngebiete bei Erreichen oder Überschreiten der Lärmpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts besteht).

Planerischer Lärmschutz

Die Trassierung eines Verkehrsweges soll gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen verhindert werden (planerischer Lärmschutz).

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 hineingeführt werden muss, wenn es seine Verkehrsfunktion erfüllen soll. Die Planung wird dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG in-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

soweit gerecht, als durch die Nutzung der bestehenden Strecken eine Verlärmung neuer, bislang unbelasteter oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen

Berechnung der Beurteilungspegel nach der Schall 03 (1990)

Die Beurteilungspegel für Schienenverkehrslärm waren im Planfeststellungsabschnitt 5b 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 neue 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 18.12.2014, 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 - in der Fassung der Schall 03 (1990) - 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 (Korrektursummand S der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV a.F.).

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 war. Das ist hier der Fall.

Die Anwendung des Schienenbonus in der Übergangsfrist 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 wiederholt bestätigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 - 3 A 1/16, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77 Rn. 69 ff.; Urteil vom 06.09.2018 - 3 A 11/15, NVwZ 2019, 308 Rn. 33; Urteil vom 13.12.2018 - 3 A 17/15, juris Rn. 23 ff.).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Beurteilung der Immissionssituation anhand von Mittelungspegeln

Es überschreitet nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers, dass die Schall 03 (1990) zur Darstellung der Immissionsbelastung ausschließlich auf Beurteilungspegel, also bewertete Mittelungspegel, abstellt (vgl. § 3 der 16. BImSchV) und nicht zusätzlich Maximalschallpegel (Spitzenpegel) berücksichtigt. Mittelungs- bzw. Dauerschallpegel sind als geeignete Kenngrößen zur Beurteilung zahlreicher Lärmwirkungen der Immissionen intermittierender Schallquellen, wie sie Verkehrswege darstellen, anerkannt und auch international gebräuchlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 - 3 A 1/16, juris, m.w.N.).

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 (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.05.2005 - 9 B 41.04, juris Rn. 24).

Im Übrigen muss die Prognose 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 zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (st. Rspr.; vgl. 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.

Es musste nicht die Vollaustattung der Strecken zugrunde gelegt werden, sondern deren voraussehbare Durchschnittsbelastung, wie sie auf der Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs zu erwarten ist. Die Zugzahlen sind methodengerecht erarbeitet worden. Ihnen liegen die Netzverknüpfungen und Betriebsrichtungen zugrunde, die sich infolge des Ausbaus der Schienenwege für den Rhein-Ruhr-Express ergeben werden.

Der hier gewählte Zeitraum bewegt sich im Rahmen des für Verkehrsprognosen Üblichen. Das für das Jahr 2025 prognostizierte Betriebsprogramm durfte in Ansatz gebracht werden, weil keine aktuelleren Verkehrszahlen vorliegen. Es ist auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abzustellen.

Das Zugmengengerüst folgt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Prognosejahr 2015; es wurde im Jahr 2010 auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 überprüft. Derzeit liegen die Zugzahlen für die Verkehrsprognose 2030 noch nicht abschließend vor. Die Zug-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zahlen der Verkehrsprognose 2025 sind die aktuellsten vorliegenden Mengenangaben; sie liegen auf der sicheren Seite, da aufgrund optimierter Zugbildungsprozesse nicht von höheren Zugzahlen im Prognosejahr 2030 gegenüber dem Prognosejahr 2025 auszugehen ist.

Aus der Kombination der prognostizierten Zugzahlen mit den Geschwindigkeiten und Zuglängen sind die Taktungen errechnet worden, die letztlich das Gesamtverkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt ausmachen werden. Danach ist es plausibel, dass das künftige Verkehrsgeschehen ganz überwiegend durch den Personennah- und -fernverkehr und nur zu einem geringen Anteil vom Güterverkehr bestimmt wird.

Die Zugfahrten von und zum Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen sowie Umleitungsverkehre sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Berücksichtigung bestehender Lärmschutzwände

Im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ sind im Planfeststellungsabschnitt bereits mehrere Lärmschutzwände planungsrechtlich genehmigt worden. Diese Lärmschutzwände befanden sich zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens im Bau oder waren bereits fertiggestellt und werden in den Planunterlagen dieses Planfeststellungsabschnitts als bestehende Schallschutzwände berücksichtigt.

Die folgenden Lärmschutzwände aus dem Lärmsanierungsprogramm wurden als Bestand berücksichtigt:

Unterabschnitt	Strecke, Seite, Streckenabschnitt	Länge	Höhe	Bezeichnung der Lärmschutzwand
Wattenscheid	Strecke 2160 bahnrechts km 8,71 - km 8,95	240 m	4 m	
Westenfeld	Strecke 2160 bahnlinks km 10,824 - km 11,283	459 m	3 m	SSW Bochum 11
Kornharpen	Strecke 2158 bahnlinks km 148,980 - km 149,156	176 m	3 m	SSW Bochum 7
Werne	Strecke 2158 bahnlinks km 151,515 - km 152,173	658 m	3 m	SSW Bochum 8
Langendreer	Strecke 2140 bahnlinks km 1,170 - km 1,592	422 m	2 m	
Langendreer	Strecke 2140 bahnrechts km 1,000 - km 1,681	681 m	2 m	

In Wattenscheid wurde außerdem die abschirmende Wirkung einer Mauer zwischen Bahnstrecke und angrenzender Straße berücksichtigt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz im Planfeststellungsabschnitt

Rechtliche Anspruchsgrundlagen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm sind für die Bereiche des Planfeststellungsabschnitts mit immissionsschutzrechtlich relevanten wesentlichen Änderungen die §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV, für die Bereiche außerhalb des Anwendungsbereiches des § 41 BImSchG der § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG und das Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG. Passive Schallschutzmaßnahmen werden auf Grundlage des § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV bzw. des § 74 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Satz 3 VwVfG gewährt.

Im Planfeststellungsabschnitt sind sowohl Bereiche einer wesentlichen Änderung durch bauliche Erweiterung um ein durchgehendes Gleis und Bereiche wesentlicher Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff als auch Bereiche ohne bauliche Maßnahmen am Schienenweg (Baulücken) vorhanden. Die einzelnen Bereiche sind in den Lageplänen der Unterlagen 16.3.1 bis 16.3.10 dargestellt.

Immissionsschutzrechtliche Einordnung der Baumaßnahmen

Erhebliche bauliche Eingriffe in den Schienenweg

Die Verpflichtung zum Lärmschutz wird nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV ausgelöst, wenn ein Schienenweg neu gebaut oder wesentlich geändert wird. Wesentliche Änderungen eines Verkehrswegs sind stets Änderungen an dem Verkehrsweg und damit notwendig bauliche Maßnahmen.

Die Abgrenzung zwischen Neubau und baulicher Änderung hat bei dem Begriff des Schienenwegs anzusetzen, der Gegenstand sowohl des Neubaus als auch der baulichen Änderung ist (§ 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Der Begriff des Schienenweges ist in Anlehnung an Nr. 10.1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzrichtlinien vom 02.06.1997 (VLärmSchR 97, VkB1 1997, S. 434) trassenbezogen (und nicht funktionsbezogen) zu verstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 - 11 A 9.97, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 15 und 23; Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 46.97, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 83; ebenso zur Abgrenzung im Eisenbahnkreuzungsrecht bereits BVerwG, Urteil vom 11.12.1981 - 4 C 97.79, Buchholz 407.2 EKrG Nr. 8 S. 11). Hiernach ist auf das räumliche Erscheinungsbild der Gleisanlagen im Gelände abzustellen und danach abzugrenzen, ob die zu betrachtenden Gleise optisch als Einheit auf gemeinsamer Trasse oder als jeweils selbstständige Anlagen mit getrennter Trassenführung in Erscheinung treten. Um den Bau eines neuen Schienenwegs handelt es sich mithin, soweit eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird; von der Änderung eines bestehenden Schienenwegs ist dagegen auszugehen, wenn Gleise parallel zu bereits vorhandenen Eisenbahngleisen ohne deutlich trennende Merkmale (z.B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze, Wasserflächen) geführt werden. Das räumliche Erscheinungsbild ist nach der zitierten Rechtsprechung auch dann maß-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

geblich, wenn verschiedene Eisenbahnstrecken mit je unterschiedlicher Funktion nebeneinander verlaufen, wie es insbesondere für eine Parallelführung von S- und Fernbahn zutrifft (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2004 - 9 A 67/03, juris Rn. 25).

Das Abstellen auf das räumliche Erscheinungsbild bedeutet, dass sich für verschiedene Teilabschnitte einer Strecke eine unterschiedliche Einordnung als Neubau oder als bauliche Änderung ergeben kann. Ein Neubau ist anzunehmen, soweit eine bestehende Trasse nicht nur punktuell, sondern auf einem längeren Stück verlassen wird. Trassenverschiebungen auf kurzer Distanz, wie sie etwa für Kurvenstreckungen typisch sind, stellen hingegen eine bauliche Änderung dar (in diesem Sinne auch Nr. 10.1 Abs. 1 VLärmSchR 97). Eine abweichende Sichtweise, die nach Art einer Gesamtschau das ggf. zahlreiche Planfeststellungsabschnitte umfassende Projekt als Ganzes in den Blick nähme und einheitlich zuordnete, müsste sich hingegen den Einwand gefallen lassen, den Lärmschutz in nicht hinnehmbarer Weise von Zufälligkeiten abhängig zu machen. Für die Belastungssituation in einem Bereich, in dem bauliche Änderungen auf einer vorhandenen Trasse vorgenommen werden, spielt es keine Rolle, ob ein sich anschließender Abschnitt auf neuer Trasse kürzer oder länger ist. Entsprechendes gilt umgekehrt für die Belastungssituation auf dem Abschnitt mit neuer Trasse. Prägend für die Immissionslage ist vielmehr im ersten Fall die Vorbelastung durch die Bestandsstrecke, im zweiten Fall dagegen das Fehlen einer solchen Vorbelastung mit der Folge, dass sich eine unterschiedliche Beurteilung aufdrängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, a.a.O., juris Rn. 29).

Der Neubau eines Schienenwegs der Eisenbahn liegt demnach beim antragsgegenständlichen Vorhaben nicht vor. Für die umzubauenden Weichenverbindungen im Bereich Bochum Hauptbahnhof ist das offensichtlich. Aber auch die Verbindungskurve in Bochum-Langendreer soll in ein durch vorhandene mehrgleisige Eisenbahnstrecken einschließlich ihrer Kreuzungsbauwerke geprägtes Gelände integriert werden. Es besteht ein enger räumlicher Zusammenhang zu den vorhandenen Gleisen der S-Bahn und der Fernbahn. Merkmale, die eine deutliche optische Trennung erzeugen würden, fehlen.

Die Voraussetzungen, unter denen eine bauliche Änderung an einem bestehenden Schienenweg als wesentlich gilt, sind in § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV geregelt. Neben der baulichen Erweiterung des Schienenwegs um ein oder mehrere durchgehende Gleise (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BlmSchV) setzen § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BlmSchV einen erheblichen baulichen Eingriff in den zu ändernden Verkehrsweg voraus. Der erhebliche bauliche Eingriff muss ursächlich für eine Lärmerhöhung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht sein.

Hinweise zur Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs finden sich in der Amtlichen Begründung zur 16. BlmSchV (BR-Drs. 661/89); diese führt zur Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs aus, dass der bauliche Eingriff zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrswegs führen muss, um die Lärmvorsorge deutlich von der Lärmsanierung abzugrenzen. Erheblich ist ein baulicher Eingriff nur, wenn in die Substanz des Verkehrswegs eingegriffen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

wird. Dies ist immer der Fall, wenn an eine Straße ein durchgehender Fahrstreifen angefügt oder ein Schienenweg um ein durchgehendes Gleis erweitert wird. Als wesentliche Änderung können dagegen nicht verstanden werden Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie nur kleinere Baumaßnahmen, wie z.B. an Straßen das Versetzen von Bordsteinen, das Anlegen einer Verkehrsinsel und das Anbringen von verkehrsregelnden Einrichtungen sowie an Schienenwegen das Versetzen von Signalanlagen, das Auswechseln von Schwellen, der Einbau von Weichen oder das Ändern der Fahrleitung.

In Bochum-Langendreer wird eine neue eingleisige Verbindungskurve gebaut, die eine Verbindung zwischen den Strecken 2190 und 2140 ermöglicht; diese Verbindungskurve erhält die Streckennummer 2146. Die Weichenverbindungen in der Strecke 2190 zwischen km 7,583 und km 7,698 und in der Strecke 2140 zwischen km 1,415 und km 1,549 dienen zur Fahrt aus den Streckengleisen der Strecken 2190 und 2140 auf die neue eingleisige Verbindungskurve der Strecke 2146. Die eingleisige Verbindungskurve beginnt ab der neuen Weiche auf der Strecke 2190 in km 7,732 und endet an der neuen Weiche auf der Strecke 2140 in km 1,282. Durch die neue Weichenverbindung muss auf der Strecke 2140 etwa von km 1,200 bis km 1,800 das vorhandene Streckengleis umtrassiert werden.

Die Änderungen an den Gleisanlagen der Strecke 2190 zwischen km 7,600 und km 8,100 sowie an der Strecke 2140 zwischen km 1,000 und km 1,830 werden als erheblicher baulicher Eingriff gewertet. Der Bau des Verbindungsgleises wird als Erweiterung des Schienenwegs um ein durchgehendes Gleis eingestuft (vgl. VGH München, Urteil vom 05.03.1996 - 20 B 92.1055, wonach eine bauliche Erweiterung um ein durchgehendes Gleis voraussetzt, dass das neue Gleis auf eine bestimmte Länge gebaut wird, die für sich selbst verkehrswirksam ist. Es muss auf diesem Gleis ein zusätzlicher Verkehr abgewickelt werden. Nicht darunter fällt die Errichtung eines Überholgleises, das als nicht durchgehend bezeichnet werden kann, da dieses nur für Überholvorgänge und nicht zur Abwicklung eines weiteren Verkehrs dient).

In Bochum Hbf werden einige Weichen umgebaut, um den Gleiswechsel zwischen den Streckengleisen, von den Streckengleisen in die Überholungsgleise bzw. zwischen den Strecken sowie höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten (zwischen 80 und 100 km/h) zu ermöglichen. Um eine ausreichende Tragfähigkeit des Unterbaus sicherzustellen, werden unter den umzubauenden Gleisen und Weichen im Bereich von Bochum Hbf auf der Strecke 2160 zwischen km 15,500 und km 15,800 sowie auf der Strecke 2158 zwischen km 146,600 und km 147,000 neue Tragschichten eingebaut.

Die hier geplante Verlegung neuer Weichen und Änderung der Grundform von bestehenden Weichen in Zusammenhang mit den damit einhergehenden Anpassungen an den Strecken- und Bahnhofsgleisen einschließlich der Verbesserung der Tragschichten überschreitet hinsichtlich Umfang und Zweck den für Unterhaltungsmaßnahmen oder kleinere Baumaßnahmen geltenden Rahmen und sind als eine auf den Umbaubereich begrenzte Änderung der Trassierung des Schienenwegs und somit als erheblicher baulicher Eingriff zu bewerten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bereiche außerhalb erheblicher baulicher Eingriffe

Als Gegenstand der Planfeststellung bezeichnet § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG die Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen. Die Schienenwege sind als Anlagenkern anzusehen, der für den Betrieb einer Eisenbahn notwendig ist (vgl. auch § 8 Abs. 5 BSchwAG); denn die Eisenbahn ist ein schienengebundenes Transportmittel (vgl. § 2 Abs. 2 Satz 1 AEG).

Dem Planfeststellungsvorbehalt unterfallen darüber hinaus auch sonstige Ingenieurbauwerke des Schienenwegs (z.B. Lärmschutzwände, Tunnel, Brücken). Auch die gesamte Infrastruktur der freien Strecke mit ihrem System aus Signalen, Zugsicherung und -steuerung gehört zu den Bahnanlagen.

Der engere immissionsschutzrechtliche Begriff des Schienenwegs (vgl. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV) umfasst nur die Teile einer Eisenbahntrasse, die typischerweise geeignet sind, auf die Lärmverursachung Einfluss zu nehmen. Dazu gehört die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Oberbau einschließlich einer Oberleitung (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1998 - 11 C 3.97, NVwZ 1999, 67 [68]; Urteil vom 14.11.2002 - 11 A 31.00, BVerwGE 115, 237).

Ein erheblicher baulicher Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV) findet nur statt, wenn die baulichen Veränderungen an dem Verkehrsweg erhebliche Abweichungen vom planungsrechtlichen Bestand bewirken.

Auf der Strecke 2291, die durch Wattenscheid-Höntrop führt, finden keine erheblichen baulichen Eingriffe in den bestehenden Schienenweg statt. Von den Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik werden ein Vorsignal und ein Hauptsignal durch jeweils ein Mehrabschnittssignal ersetzt; an einem bestehenden Hauptsignal wird ein Vorsignal nachgerüstet.

Auf der Strecke 2160 werden zwischen den Stellbereichen der Stellwerke Essen Hbf und Bochum Hbf insgesamt 14 Signale neu errichtet; dabei werden 4 Hauptsignale durch Mehrabschnittssignale ersetzt. Gleichzeitig werden 19 vorhandene Signale zurückgebaut. Insgesamt entsteht eine Blockverdichtung, die 9 neue Gleisfreimeldeabschnitte schafft. Das Errichten oder Versetzen von Signalanlagen sowie Geschwindigkeitserhöhungen allein durch Änderung der Leit- und Sicherungstechnik werden nicht als erhebliche bauliche Eingriffe in den Schienenweg gewertet (vgl. Aufzählung der Beispiele für nicht erhebliche bauliche Eingriffe unter Nr. 2.2.3.1 des Umweltleitfadens Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr).

Die Blockverdichtung soll höhere Zugzahlen ermöglichen und führt daher zu steigenden Lärmimmissionen. Mögliche Gesundheits- oder Eigentumsbeeinträchtigungen durch eine Zunahme des Schienenverkehrslärms sind nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG im Rahmen der Abwägung unter Bezug auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und 14 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) in den Blick zu nehmen. Die damit gebotenen Gewährleistungen sind gleichbedeutend

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

damit, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst (vgl. Nr. 2.2.7 und Bild 6 des Umweltleitfadens Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr).

Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraussetzt. Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008 - 9 B 7/07, juris).

Lärmschutzbelange der Nachbarschaft eines Schienenwegs sind grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das geplante Vorhaben ansteigt. Dies gilt selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 5/07).

In der schalltechnischen Untersuchung wurden umfassend die Lärmpegel an den Immissionsorten entlang der Bahnstrecken sowohl in den Bereichen mit erheblichen baulichen Eingriffen in den Schienenweg (Unterlagen 16.2.1, 16.2.2 und 16.2.3) als auch in den Bereichen außerhalb erheblicher baulicher Eingriffe (Unterlage 16.2.4) ermittelt.

Keine Gesamtbaumaßnahme

Diese umfassende Untersuchung der Lärmimmissionen ändert nichts an der immissionschutzrechtlich unterschiedlichen Einordnung der einzelnen Bereiche und führt auch nicht zu ihrer Zusammenfassung zu einer Gesamtbaumaßnahme.

Bereits aus der Zusammenschau der §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ergibt sich, dass der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrswegs entsteht, auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein soll. Daraus schließt die Rechtsprechung den Willen des Gesetzgebers, dass der erforderliche Lärmschutz im Rahmen und als Bestandteil des in Rede stehenden Vorhabens realisiert werden soll und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur in den Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zu treffen sind.

Nach der Rechtsprechung für Straßenbauvorhaben lassen sich Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen, auf denen sich als Folge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht, regelmäßig nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Straße zählen. Wenn aber ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen einem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht, ist dies nach der Rechtsprechung bei der Abwägung der straßenverkehrsrechtlichen Entscheidung über das Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen. Es entspricht nämlich dem Zweck

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

des Abwägungsgebots, dass der Kreis der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird. Sie beschränken sich insbesondere nicht auf allein diejenigen Belange, in die zur Verwirklichung eines konkreten Straßenbauvorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss, sondern umfassen auch solche Belange, auf die sich das Straßenbauvorhaben als eine in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt.

Die Beschränkung des immissionsschutzrechtlichen Lärmschutzsystems auf den Schutz der Nachbarschaft ist auch Anlass, bei Schienenbauvorhaben Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur in den räumlichen Grenzen der jeweiligen Planung und Planfeststellung zuzubilligen, nicht jedoch bei Fernwirkungen oder mittelbaren Folgen einer Baumaßnahme, so dass ein etwa 2 km vom Ende einer Ausbaustrecke entfernt wohnender Grundstückseigentümer keinen Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen hat. Dabei beschränkt die Rechtsprechung den Einwirkungsbereich der jeweiligen Baumaßnahme nicht auf die innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Grundstücke, sondern erstreckt ihn auch auf die außerhalb liegenden, wenn dort durch Geräuschimmissionen, ausgehend von dem Streckenabschnitt innerhalb der Planfeststellungsgrenzen, die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine Ausdehnung der Auswirkungen eines Schienenbauvorhabens über diesen Wirkungsbereich hinaus auf die gesamte Strecke kommt nach der Rechtsprechung nur bei der Bewilligung von passivem Lärmschutz und nur ausnahmsweise dann in Betracht, wenn durch ein Gesamtkonzept, bestehend aus einer Vielzahl von Einzelbaumaßnahmen, eine längere Strecke insgesamt ausgebaut wird, weil sich dann der zu verändernde Verkehrsweg über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt erweitert. Von einer derartigen gesamten Baumaßnahme kann aber nur gesprochen werden, wenn die einzelnen Maßnahmen so einheitlich konzipiert oder so dicht lokalisiert sind, dass der Eindruck entsteht, die Strecke werde einheitlich ausgebaut und es handele sich nicht um einzelne isolierte Baumaßnahmen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2000 - 7 K 3716/98, NVwZ 2001, 99; VGH München, Urteil vom 05.03.1996 - 20 B 92.1055, NVwZ-RR 1997, 159).

Allerdings lassen sich hier 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 verkehrswirksamen Abschnitt) auszugehen, 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 handele 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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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.).

Wesentliche Änderungen gemäß §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV

Ermittlung der Anzahl der Schutzfälle und des theoretisch erforderlichen Vollschutzes

Zunächst wurden alle zu lösenden Schutzfälle ermittelt. Die Anzahl der Schutzfälle ergab sich aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Lärmschutzansprüchen in den jeweils zu berücksichtigenden Beurteilungszeiträumen.

Ein Lärmschutzanspruch liegt dann vor, wenn für eine Nutzungseinheit (Wohneinheit, Gewerbeeinheit usw.) bei der baulichen Erweiterung eines bestehenden Schienenwegs um ein oder mehrere durchgehende Gleise (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) oder einer wesentlichen Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff in den auszubauenden Schienenweg (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV) die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unter Beachtung der jeweils ausgeübten zu schützenden Nutzung (§ 2 Abs. 2 und 3 der 16. BImSchV) überschritten sind.

Liegen für eine Nutzungseinheit Lärmschutzansprüche nur am Tag oder nur in der Nacht vor, so handelt es sich um einen Schutzfall. Bei Ansprüchen tags und nachts liegen zwei Schutzfälle vor. Insbesondere bei Wohngebäuden errechnet sich die Anzahl der Schutzfälle aus der Zahl der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen in der Nacht. Einer Wohneinheit mit Lärmschutzansprüchen tags und nachts entsprechen daher zwei Schutzfälle.

Außerdem wurde der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte unterteilt. Abgrenzungen ergaben sich einerseits durch die Bahntrasse selbst, d.h. eine schutzbedürftige Bebauung beidseits der Trasse repräsentiert immer mindestens zwei Schutzabschnitte, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang der Trasse.

Für die so gebildeten Schutzabschnitte wurden dann die Aufwendungen für eine optimale (d.h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende) Schutzanlage ermittelt (sogenannte Vollschutz-Lösung).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In dem von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Lärmschutzkonzept für die Bereiche mit wesentlichen Änderungen durch erhebliche bauliche Eingriffe in die Schienenwege in den Schutzabschnitten Bochum Hauptbahnhof und Bochum-Langendreer wurde das Verfahren des besonders überwachten Gleises nicht berücksichtigt. Im Bereich Bochum Hauptbahnhof schließen die Weichen in den Gleisen der Strecken 2158, 2160, 2190 und 2291 die Anwendung des besonders überwachten Gleises aus, im Bereich Bochum-Langendreer die Trassierung der Strecken 2140, 2142 und des neuen Verbindungsgleises 2146 mit engen Bögen, niedrigen zulässigen Geschwindigkeiten und zahlreichen Weichenverbindungen.

In den einzelnen Schutzabschnitten ergaben sich folgende Ergebnisse hinsichtlich der Anzahl der zu lösenden Schutzfälle und der Aufwendungen für den theoretisch erforderlichen Vollschutz:

1. und 2. Schutzabschnitt Bochum Hauptbahnhof rechts (südlich) und links (nördlich) der Bahnstrecke

In den Schutzabschnitten von km 15,18 der Strecke 2160 bis km 147,07 der Strecke 2158 ergeben sich

- bahnrechts (südlich) zwischen km 15,18 und km 15,57
10 Schutzfälle tags und 40 Schutzfälle nachts
und zwischen km 15,77 und km 146,09
4 Schutzfälle tags und 20 Schutzfälle nachts
- bahnlinks (nördlich) zwischen km 15,67 und km 15,79
und zwischen km 15,77 und km 15,91
14 Schutzfälle tags und 34 Schutzfälle nachts.

Zur Lösung aller Schutzfälle südlich der Strecke (bahnrechts) wären zwei Schallschutzwände von 390 m Länge und 5 m Höhe bzw. von 350 m Länge und 15 m Höhe erforderlich, die Gesamtkosten von ca. 1.014.000 Euro und ca. 1.333.485 Euro verursachen würden, nördlich der Strecke (bahnlinks) ebenfalls zwei Schallschutzwände (mit einer Überlappung am Abzweig des Bahnhofsgleises) von 120 m bzw. 140 m Länge und jeweils 8 m Höhe mit Gesamtkosten von ca. 912.340 Euro. Unabhängig von der technischen Realisierbarkeit der erforderlichen Wandhöhen würden südlich der Strecke die Kosten ca. 20.280 Euro und ca. 97.229 Euro je gelösten Schutzfall betragen, nördlich der Strecke ca. 19.007 Euro je gelösten Schutzfall.

Östlich des Hauptbahnhofs verbleiben am Güterbahnhof Bochum Präsident 4 Schutzfälle in einem Gebäude, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht gelöst werden können und die einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach haben.

3., 4. und 5. Schutzabschnitt Bochum-Langendreer rechts (südwestlich) und links (östlich und nördlich) der Bahnstrecke

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In den Schutzabschnitten von km 7,6 der Strecke 2190 bis km 1,83 der Strecke 2140 bzw. entlang des neuen Verbindungsgleises (Strecke 2146) ergeben sich

- rechts (südwestlich) der Strecke ein Schutzfall tags und 417 Schutzfälle nachts,
- links (östlich) der Strecke 24 Schutzfälle tags und 100 Schutzfälle nachts,
- links (nördlich) der Strecke keine Schutzfälle tags und 20 Schutzfälle nachts.

Zur Lösung aller Schutzfälle südwestlich der Strecke (bahnrechts) wären Schallschutzwände von 410 m Länge und 13 m Höhe entlang der Strecken 2190 und 2146, von 100 m Länge und 10 m Höhe entlang der Strecke 2146, von 280 m Länge und 8 m Höhe entlang der Strecken 2146 und 2140, von 240 m Länge und 7 m Höhe und von 109 m Länge und 6 m Höhe entlang der Strecke 2140 erforderlich, die Gesamtkosten von ca. 4.567.950 Euro verursachen würden. Dabei würde teilweise die bestehende Schallschutzwand entlang der Strecke 2140 ersetzt; hinzu käme ein verbleibender Teil der bestehenden Wand von 2 m Höhe. Unabhängig von der technischen Realisierbarkeit der erforderlichen Wandhöhen würden südwestlich der Strecke die Kosten ca. 10.928 Euro je gelösten Schutzfall betragen.

Zur Lösung aller Schutzfälle östlich der Strecke (bahnlinks) wären zwei Schallschutzwände von 235 m Länge und 10 m Höhe und von 160 m Länge und 9 m Höhe entlang der Strecke 2140 erforderlich, die an die entlang dieser Strecke bestehende Schallschutzwand von 2 m Höhe anschließen. Die Gesamtkosten dieser beiden Schallschutzwände würden ca. 4.567.950 Euro betragen, die Kosten je gelösten Schutzfall 12.796 Euro.

Zur Lösung aller Schutzfälle nördlich der Strecke (bahnlinks) wäre eine Schallschutzwand von 120 m Länge und 2 m Höhe entlang der Strecke 2158 erforderlich, die Gesamtkosten von ca. 162.000 Euro verursachen würde. Hier lägen die Kosten je gelösten Schutzfall bei 8.100 Euro.

Variantenuntersuchungen bautechnisch realisierbarer Wandhöhen

Ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, das alle im jeweiligen Schutzabschnitt auftretenden Schutzfälle löst (Vollschutz), sind im Rahmen von Variantenrechnungen schrittweise geeignete Abstufungen vorzunehmen (z.B. durch Reduzierung der Höhe von Lärmschutzwänden). Dabei ist es nicht zu beanstanden, wenn nach einer entsprechenden Grobanalyse nicht jede denkbare Abstufung untersucht wird. So ist es beispielsweise nicht zwingend erforderlich, bei Reduzierungen der Höhe von Lärmschutzwänden für jeden Meter oder sogar halben Meter schalltechnische Berechnungen und Kosten-Nutzen-Analysen durchzuführen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 46/97, juris).

Bei der Ermittlung der Anzahl der Schutzfälle und des theoretisch erforderlichen Vollschutzes blieb die praktische Realisierbarkeit der ermittelten Höhe der Lärmschutzwände zunächst unberücksichtigt. Bautechnisch realisierbar sind an Bahnstrecken Lärmschutzwände mit Höhen von bis zu 5 m, im Einzelfall bis zu 6 m. Der zur Lösung aller Schutzfälle theoretisch er-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

forderliche Vollschutz durch bis zu 15 m hohe Lärmschutzwände musste bei den meisten Schutzabschnitten bereits an der bautechnischen Realisierbarkeit der Wandhöhen scheitern.

Die Wirksamkeit der unterhalb des Vollschutzes umsetzbaren aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die Kosten-Nutzen-Analyse stellen sich für die einzelnen Schutzabschnitte folgendermaßen dar:

1. Schutzabschnitt Bochum Hauptbahnhof rechts (südlich) der Bahnstrecke

Unterabschnitt zwischen km 15,18 und km 15,57 der Strecke 2160 (Alte Hattinger Straße, Köngisallee, Kronenstraße)

Variante mit durchgehender Lärmschutzwand (Wand zwischen km 15,180 und km 15,570)

Zur Lösung aller Schutzfälle tags und nachts wäre eine durchgehende Lärmschutzwand mit einer Länge von 390 m und einer Höhe von 5 m über Schienenoberkante erforderlich. Die Gesamtkosten lägen bei 1.014.000 Euro, die Kosten je gelösten Schutzfall bei 20.280 Euro.

Bei einer Reduzierung der Lärmschutzwandhöhe auf 4 m reduzieren sich auch die Gesamtkosten der Lärmschutzwand auf 770.250 Euro bzw. die Kosten je gelösten Schutzfall auf 17.505 Euro. Bei dieser Variante können immer noch alle Schutzfälle tags gelöst werden, nachts verbleiben allerdings 6 Schutzfälle ungelöst (34 Schutzfälle werden gelöst). Auch bei einer weiteren Reduzierung der Lärmschutzwandhöhe auf 3 m bzw. 2 m können tagsüber alle Schutzfälle gelöst werden, nachts verbleiben dann aber 22 bzw. 36 Schutzfälle ungelöst. Die Gesamtkosten der Lärmschutzwand nehmen mit der Reduzierung der Wandhöhe zwar stetig auf 643.500 Euro bzw. 526.500 Euro ab, die Kosten je gelösten Schutzfall steigen jedoch - da immer weniger Schutzfälle gelöst werden - auf 22.982 Euro bzw. 37.607 Euro an.

Variante mit Unterbrechung an der Eisenbahnüberführung Königsallee und über dem U-Bahn-Tunnel (Wand zwischen km 15,180 und km 15,407 sowie zwischen km 14,370 und km 15,570)

Obwohl in diesem Schutzabschnitt mit einer durchgehenden Lärmschutzwand von 5 m Höhe theoretisch alle Schutzfälle tags und nachts gelöst werden könnten, musste wegen der in diesem Abschnitt liegenden Eisenbahnüberführung Königsallee und wegen der Querung des neben der Brücke verlaufenden U-Bahn-Tunnels eine Variantenuntersuchung sowohl für niedrigere Höhen als auch für verschiedene Längen der Lärmschutzwände durchgeführt werden.

Gegenüber der vorstehend beschriebenen Variante mit durchgehender Lärmschutzwand liegen die Gesamtkosten der Variante mit Unterbrechung auf der Eisenbahnüberführung und über dem U-Bahn-Tunnel insgesamt niedriger, und zwar bei 850.200 Euro für eine Lärmschutzwand von 5 m Höhe, bei 645.825 Euro für eine 4 m hohe Wand, bei 539.550 Euro für eine 3 m hohe Wand und bei 441.450 Euro für eine 2 m hohe Wand. Bei allen Wandhöhen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zwischen 5 m und 2 m können 8 von 10 Schutzfällen tagsüber gelöst werden. Von 40 Schutzfällen in der Nacht können mit Lärmschutzwänden von 5 m bzw. 4 m Höhe jeweils 12 Schutzfälle gelöst werden zu Kosten je gelösten Schutzfall von 42.510 Euro bzw. 32.291 Euro. Bei einer 3 m hohen Lärmschutzwand werden 6 Schutzfälle gelöst und bei einer 2 m hohen Lärmschutzwand 4 Schutzfälle zu Kosten von 38.539 Euro bzw. 36.787 Euro je gelösten Schutzfall.

Variante mit Ende der Lärmschutzwand an der Eisenbahnüberführung Königsallee (Wand von km 15,180 bis km 15,407)

Bei dieser Variante liegen die Gesamtkosten der Lärmschutzwand bei 590.200 Euro für 5 m Wandhöhe, bei 448.325 Euro für 4 m Wandhöhe, bei 374.550 Euro für 3 m Wandhöhe und bei 306.450 Euro, wenn die Lärmschutzwand 2 m hoch ist. Bei allen Wandhöhen zwischen 5 m und 2 m können 8 Schutzfällen tagsüber gelöst werden, 2 Schutzfälle verbleiben ungelöst. Von 40 Schutzfällen in der Nacht können mit Lärmschutzwänden von 5 m bzw. 4 m Höhe jeweils 12 Schutzfälle gelöst werden zu Kosten je gelösten Schutzfall von 29.510 Euro bzw. 22.416 Euro. Bei einer 3 m hohen Lärmschutzwand werden 6 Schutzfälle zu Kosten von jeweils 26.753 Euro gelöst und bei einer 2 m hohen Lärmschutzwand 4 Schutzfälle zu Kosten von jeweils 25.537 Euro.

Ergänzend wurden innovative Lärmschutzmaßnahmen betrachtet. Die Errichtung niedriger Lärmschutzwände verursacht nahezu die gleichen Kosten wie die Errichtung von 2 m hohen konventionellen Lärmschutzwänden. Niedrige Lärmschutzwände entfalten aber eine geringere Wirkung als herkömmliche Lärmschutzwände. Eine detaillierte Untersuchung unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten war deshalb nicht erforderlich. Die innovativen Lärmschutzmaßnahmen Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen waren - wie das Verfahren des besonders überwachten Gleises - in den Ein- und Ausfahrbereichen des Bahnhofs mit vielen Weichen nicht anwendbar.

Als Planungsempfehlung wurde die Variante mit einer Schallschutzwand von 4 m Höhe und 227 m Länge mit Beginn bei km 15,180 der Strecke 2160 und Ende bei km 15,407 an der Eisenbahnüberführung Königsallee vorgeschlagen. Die Variantenuntersuchung zeigt, dass durch eine Weiterführung der Lärmschutzwand über die Eisenbahnüberführung Königsallee hinaus keine zusätzlichen Schutzfälle gelöst werden können. Im Anhörungsverfahren vorgelegene Forderungen nach Verlängerung der Wand müssen zurückgewiesen werden, weil durch eine solche Weiterführung der Wand keine rechtlich relevante Verbesserung der Immissionssituation erreicht werden kann, sich jedoch sowohl die Gesamtkosten als auch die Kosten je gelösten Schutzfall erhöhen würden. Da für die ungelöst verbleibenden Schutzfälle außerdem Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden, wird die Planungsempfehlung des Schallgutachters auch unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung von Grundrechtsbeeinträchtigungen für vertretbar gehalten. Den Schutzfällen, denen durch die festgelegte Variante der aktive Lärmschutz aus Gründen der Verhält-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nismäßigkeit versagt bleibt, steht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu.

Unterabschnitt zwischen km 15,77 der Strecke 2160 und km 146,09 der Strecke 2158 (Hermannshöhe, Universitätsstraße)

Zur Lösung der 4 Schutzfälle tags und 20 Schutzfälle nachts wäre eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 350 m und einer Höhe von 15 m über Schienenoberkante erforderlich. Die Schutzfälle befinden sich in Gebäuden mit bis zu 5 Vollgeschossen. Der theoretisch erforderliche Vollschutz würde Gesamtkosten von 2.333.485 Euro verursachen, die Kosten je gelösten Schutzfall lägen bei 97.228 Euro. Lärmschutzwände mit einer Höhe von 15 m sind technisch nicht realisierbar. Von dem theoretisch erforderlichen Vollschutz ausgehend wurden nicht nur bautechnisch realisierbare Lärmschutzwände von 6 m Höhe bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m untersucht, sondern ergänzend noch 7 m und 8 m hohe Wände.

Die Gesamtkosten nehmen zwar von 1.228.150 Euro für eine Lärmschutzwand mit 8 m Höhe über Schienenoberkante bis auf 472.500 Euro für eine 2 m hohe Lärmschutzwand ab, die Kosten je gelösten Schutzfall steigen jedoch von 76.759 Euro bei der 8 m hohen Wand auf 118.125 Euro bei der 2 m hohen Wand an. Dabei könnten die 4 Schutzfälle tagsüber durch alle Höhenvarianten gelöst werden, die Lärmschutzwand mit 8 m Höhe würde 12 der 20 Schutzfälle nachts lösen, die 2 m hohe Lärmschutzwand allerdings keinen.

Obwohl sich bei Errichtung der Lärmschutzwand mit 8 m Höhe über Schienenoberkante mit 76.759 Euro ein Minimum an Kosten je gelöstem Schutzfall ergibt, muss diese Variante ausgeschlossen werden. Eine Lärmschutzwand mit dieser Höhe ist bereits technisch nicht umsetzbar. Außerdem ist das Verhältnis der Kosten zum Nutzen nicht verhältnismäßig, denn die Gesamtkosten von 1.228.150 Euro für die Lärmschutzwand liegen in der Größenordnung des Wertes der zu schützenden Gebäude. Da schließlich auch keine gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel, die ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts anzunehmen sind, bestehen, werden die schutzbedürftigen Gebäude auf passiven Lärmschutz verwiesen.

2. Schutzabschnitt Bochum Hauptbahnhof links (nördlich) der Bahnstrecke

Abschnitt zwischen km 15,67 und km 15,91 der Strecke 2160 (Kreuzstraße, Neustraße, Rechner Straße)

Im Bereich Bochum Hauptbahnhof links der Bahnstrecke (km 15,67 bis km 15,91) ergeben sich ohne Schallschutzmaßnahmen 48 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, davon 14 Schutzfälle tagsüber und 34 nachts. Zur Lösung aller Schutzfälle an den Gebäuden mit bis zu 4 Geschossen wären zwei überlappende Schallschutzwände mit einer Höhe von 8 m über Schienenoberkante über eine Länge von insgesamt 260 m erforder-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

derlich. Die Gesamtkosten lägen bei 912.340 Euro, die Kosten je gelösten Schutzfall bei 19.007 Euro.

Lärmschutzwände mit dieser Höhe sind nicht umsetzbar. Von dem theoretisch erforderlichen Vollschutz ausgehend wurden bautechnisch realisierbare Lärmschutzwände von 6 m Höhe bis hinunter zu 2 m Höhe mit Abstufungen von jeweils 1 m untersucht. In den Ein- und Ausfahrbereichen des Bahnhofs mit vielen Weichen ist das besonders überwachte Gleis nicht anwendbar.

Durch Reduzierung der Wandhöhe nehmen zwar die Gesamtkosten von 754.000 Euro für Lärmschutzwände mit 6 m Höhe über Schienenoberkante bis 351.000 Euro für Lärmschutzwände mit 2 m Höhe ab, umgekehrt nehmen die Kosten je gelösten Schutzfall jedoch von 19.842 Euro auf 87.750 Euro zu, weil mit abnehmender Höhe der Lärmschutzwände immer weniger Schutzfälle gelöst werden. So lösen 6 m hohe Lärmschutzwände alle 14 Schutzfälle am Tag und 24 der 34 Schutzfälle in der Nacht, 4 m hohe Lärmschutzwände ebenfalls noch alle Schutzfälle tags, jedoch nur noch 10 Schutzfälle nachts und 2 m hohe Lärmschutzwände nur 4 Schutzfälle tags und keinen Schutzfall nachts.

Zusammenfassend verursachen Lärmschutzwände ab einer Höhe von 4 m über Schienenoberkante Kosten in der Größenordnung von 20.000 Euro je gelöstem Schutzfall. Dabei können ab 4 m Wandhöhe alle Schutzfälle am Tag gelöst werden; es verbleiben jedoch unterschiedlich viele ungelöste Schutzfälle nachts.

Zusätzlich zu den Kosten für den Bau der Lärmschutzwände müssen jedoch die Kosten für Umbaumaßnahmen an der Oberleitungsanlage in Ansatz gebracht werden, die erforderlich werden, wenn die Lärmschutzwand eine Höhe von 5 m über Schienenoberkante überschreitet. Zur Vermeidung dieser Sprungkosten sind überlappende Lärmschutzwände mit einer Höhe von 5 m über Schienenoberkante und 260 m Länge vorgesehen. Mit dieser Lösung können alle 14 Schutzfälle am Tag und 18 Schutzfälle in der Nacht gelöst werden. Den ungelöst verbleibenden 16 Schutzfällen in der Nacht steht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu.

3. Schutzabschnitt Bochum-Langendreer rechts (südwestlich) der Bahnstrecke

Abschnitt zwischen km 7,6 der Strecke 2190 und km 1,659 der Strecke 2140

Im Bereich Bochum-Langendreer ergeben sich rechts (südwestlich) der Bahnstrecke ohne Lärmschutzmaßnahmen 417 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachts und ein Schutzfall tags. Zur Lösung aller Schutzfälle wäre eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 13 m über Schienenoberkante und einer Länge von 410 m, anschließend an abgestufte Lärmschutzwände mit Höhen von 10 m, 8 m, 7 m und 6 m auf einer Gesamtlänge von 729 m, erforderlich.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die technische Umsetzbarkeit von Lärmschutzwänden dieser Höhe ist nicht gegeben. Daher wurde von dem theoretisch erforderlichen Vollschutz ausgehend eine Untersuchung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bautechnisch realisierbarer Lärmschutzwandhöhen durchgeführt. Dabei werden die Wandhöhen beginnend bei 6 m über Schienenoberkante in Abstufungen von jeweils 1 m bis auf 2 m über Schienenoberkante reduziert. Ergänzend wurden Wandabstufungen zwischen 8 m und 6 m bzw. 7 m und 6 m Höhe untersucht. Wegen des engen Kurvenbereiches konnte das besonders überwachte Gleis nicht berücksichtigt werden.

Die Gesamtkosten nehmen von 3.869.120 Euro für Lärmschutzwände mit Abstufung zwischen 8 m bis 6 m Höhe über Schienenoberkante bis auf 1.537.650 Euro für Lärmschutzwände mit 2 m Höhe ab, wobei 360 bzw. 130 Schutzfälle gelöst werden können. Eine durchgehend 6 m hohe Lärmschutzwand würde 3.303.100 Euro Gesamtkosten verursachen und 323 Schutzfälle lösen, eine 4 m hohe Lärmschutzwand 2.249.525 Euro kosten und 262 Schutzfälle lösen.

Im Ergebnis entstehen bei allen Varianten von Lärmschutzwandhöhen Kosten in der Größenordnung um 10.000 Euro für jeden gelösten Schutzfall. Bei einer Lärmschutzwand mit 2 m Höhe ergibt sich ein Maximum der Kosten je gelösten Schutzfall von 11.737 Euro, bei einer Lärmschutzwand mit 3 m Höhe ein Minimum von 8.352 Euro.

Als Planungsempfehlung wurde vom Schallgutachter die Variante einer Lärmschutzwand mit 4 m Höhe und einer Länge von 1.119 m vorgeschlagen. Am Beginn der Lärmschutzwand wird zwischen km 7,60 und km 7,62 eine gestufte Erhöhung der Wand von 2 m auf 4 m empfohlen. Damit können 260 der 417 Schutzfälle nachts und der eine Schutzfall tags gelöst werden, so dass 157 ungelöste Schutzfälle nachts in 55 Gebäuden verbleiben.

Bei diesen verbleibenden Schutzfällen bzw. Gebäuden werden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts nicht überschritten, so dass sie auf passive Schallschutzmaßnahmen verwiesen werden.

4. Schutzabschnitt Bochum-Langendreer links (östlich) der Bahnstrecke

Abschnitt zwischen km 1,155 und km 1,550 der Strecke 2140

Im Bereich Bochum-Langendreer ergeben sich links (östlich) der Bahnstrecke ohne Lärmschutzmaßnahmen 24 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte tags und 100 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachts. Zur Lösung aller Schutzfälle wäre eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 10 m bzw. 9 m über Schienenoberkante über eine Länge von zusammen 395 m erforderlich.

Die technische Umsetzbarkeit von Lärmschutzwänden dieser Höhe ist nicht gegeben. Daher wurde von dem theoretisch erforderlichen Vollschutz ausgehend eine Untersuchung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bautechnisch realisierbarer Lärmschutzwandhöhen durchge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

führt. Dabei werden die Wandhöhen beginnend bei 6 m über Schienenoberkante in Abstufungen von jeweils 1 m bis auf 2 m über Schienenoberkante reduziert. Ergänzend wurden Wandabstufungen von 8 m und 7 m Höhe untersucht. Wegen des engen Kurvenbereiches konnte das besonders überwachte Gleis nicht berücksichtigt werden.

Die Gesamtkosten nehmen von 1.586.725 Euro für eine Lärmschutzwand mit 8 m Höhe über Schienenoberkante bis auf 533.250 Euro für eine Lärmschutzwand mit 2 m Höhe ab. Alle Varianten von Lärmschutzwandhöhen zwischen 8 m und 3 m würden sämtliche Schutzfälle tags lösen können. Eine Lärmschutzwand von 8 m Höhe würde 88 Schutzfälle in der Nacht, eine 6 m hohe Wand 63 Schutzfälle nachts, eine 4 m hohe Wand 51 Schutzfälle nachts und eine 3 m hohe Lärmschutzwand noch 31 Schutzfälle in der Nacht lösen. Mit einer 2 m hohen Lärmschutzwand würden weder am Tag noch in der Nacht Schutzfälle gelöst.

Im Ergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung verursachen alle Varianten ab 3 m Höhe über Schienenoberkante Kosten zwischen 10.401 Euro und 13.166 Euro je gelöstem Schutzfall, ohne alle Schutzfälle lösen zu können. Bei einer Lärmschutzwand von 4 m Höhe ergibt sich ein Minimum der Kosten je gelöstem Schutzfall und 49 verbleibenden Schutzfällen in der Nacht.

Als Planungsempfehlung wurde eine weitere Variante mit einer Lärmschutzwand von 4 m Höhe auf einer Länge von 220 m und südlich anschließend eine Wand mit 2 m Höhe auf einer Länge von 200 m vorgeschlagen. Mit dieser Variante sinken die Kosten je gelösten Schutzfall auf 7.827 Euro bei 34 verbleibenden Schutzfällen in der Nacht.

Bei diesen verbleibenden Schutzfällen bzw. Gebäuden werden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts nicht überschritten, so dass sie auf passive Schallschutzmaßnahmen verwiesen werden.

5. Schutzabschnitt Bochum-Langendreer links (nördlich) der Bahnstrecke

Abschnitt zwischen km 153,86 und km 153,89 der Strecke 2158

Im Bereich Bochum-Langendreer ergeben sich links (nördlich) der Bahnstrecke ohne Schallschutzmaßnahmen 20 Schutzfälle mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachts an 2 Gebäuden. Die Immissionsgrenzwerte für den Tag werden eingehalten. Zur Lösung aller Schutzfälle wäre eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante über eine Länge von 120 m erforderlich. Dies würde für den Fall gelten, wenn die Gebäude in einem Gewerbe- oder Industriegebiet lägen.

Bei Fehlen eines Bebauungsplans entscheidet die Eigenart der näheren Umgebung des betroffenen Grundstücks und ihre Zuordnung zu einem bestimmten Baugebietstyp (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Entscheidend bei der Bewertung der Eigenart der näheren Umgebung eines betroffenen Grundstücks ist der Zustand im Zeitpunkt der Planfeststellung eines Verkehrswegs. Künftige Entwicklungen, die etwa zu einer baugebietsmäßigen Höherstufung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

des betroffenen Grundstücks und damit zu höheren Lärmschutzanforderungen führen würden, sind nach der Rechtsprechung dann zu berücksichtigen, wenn sie sich derart verfestigt haben, dass mit Sicherheit ihre Verwirklichung angenommen werden kann. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn ein Bebauungsplan zwar noch nicht als Satzung beschlossen wurde, aber bereits ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 11/95, NVwZ 1996, 1008).

Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung der Stadt Bochum hat am 31.01.2013 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 948 Opel-Werk II gefasst. Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes war der Wegfall der im Opel-Werk II untergebrachten Getriebeproduktion und die beabsichtigte Vermarktung der brach fallenden und größtenteils mit Hallen bebauten Flächen durch die Adam Opel AG. Mit ca. 50 ha stellt die Fläche des Opel-Werks II eine der größten zusammenhängenden gewerblich-industriellen Flächen im Stadtgebiet von Bochum dar.

Der Flächennutzungsplan weist nördlich der Bahnstrecke Gewerbe- und Industrieflächen aus. Bis auf die beiden Wohngebäude und die Kleingärten an der Oesterheidestraße sowie die weiter nördlich im Plangebiet gelegene Grundschule stimmt diese Ausweisung auch mit der tatsächlichen Nutzung überein.

Die Flächen innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes werden derzeit differenziert genutzt. Angrenzend an die Werksflächen des Opel-Werks II befinden sich wohnliche Nutzungen und die Michael-Ende-Grundschule innerhalb des Plangebietes.

Inhalt des Bebauungsplanes ist im Wesentlichen die Festsetzung von Gewerbegebieten und Industriegebieten für produzierendes Gewerbe und damit verbundene Dienstleistungen. Die Sicherung der wohnbaulichen Nutzungen und von Flächen für den Gemeinbedarf bilden weitere Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung. Mit Festsetzungen zum Immissionsschutz soll ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe sichergestellt und Immissionskonflikte vermieden werden.

Gemäß § 8 Abs. 1 der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) dienen Gewerbegebiete vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Ausnahmsweise zulässig sind nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbegebiet zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, sowie nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.

Die beiden Wohngebäude sind Mehrfamilienhäuser, die nicht durch die ausnahmsweise zulässigen Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter genutzt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Allgemein zulässig ist Wohnen allerdings gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO in Mischgebieten.

Zwar besitzt die gewerbliche bzw. industrielle Flächennutzung bereits im bestehenden Zustand ein deutliches Übergewicht gegenüber der Wohnnutzung; den Zielsetzungen des Bebauungsplanes entsprechend wird dies für den geplanten Zustand weitergelten. Der Bebauungsplan dient ausdrücklich auch der Sicherung der Wohnnutzung und der Flächen für Gemeinbedarf.

Die Beschränkung auf Baugebiete im Sinne der §§ 2 bis 9 BauNVO entspricht dem Willen des Ordnungsgebers. Nach seiner Einschätzung ist die Aufstellung von Bebauungsplänen in Bestandsgebieten für die Innenentwicklung von erheblicher Bedeutung. Weil sich die vorhandenen Strukturen oft anders entwickelt haben, als Baugebietsvorschriften dies im Ergebnis vorsehen (Gemengelage), hat er mit § 1 Abs. 10 BauNVO eine Regelung erlassen, die es erlaubt, mit der Festsetzung eines Baugebiets auch Festsetzungen zugunsten baulicher Nutzungen zu verbinden, die nach der Baugebietsvorschrift nicht vorgesehen sind (BR-Drs. 354/89 S. 24).

Da hinsichtlich der im Plangebiet des Bebauungsplans vorhandenen Wohngebäude planungsrechtlich weder ein Gewerbegebiet noch ein Mischgebiet, sondern eine Gemengelage vorliegt, wird die Schutzbedürftigkeit der vorhandenen Wohngebäude entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung wie die von Wohngebäuden in einem Mischgebiet bewertet.

Durch die ermittelte Lärmschutzwand von 2 m Höhe über Schienenoberkante und 120 m Länge könnten aufgrund ihrer geringen Pegelminderung einerseits und aufgrund der niedrigeren anzusetzenden Immissionsgrenzwerte eines Mischgebietes andererseits allerdings keine Schutzfälle gelöst werden. Für das Schutzniveau eines Mischgebietes wäre zur Lösung aller Schutzfälle eine Lärmschutzwand von 12 m Höhe über Schienenoberkante und 120 m Länge erforderlich.

Die technische Umsetzbarkeit von Lärmschutzwänden dieser Höhe ist nicht gegeben. Daher wurde von dem theoretisch erforderlichen Vollschutz ausgehend eine Untersuchung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bautechnisch realisierbarer Lärmschutzwandhöhen durchgeführt. Dabei werden die Wandhöhen beginnend bei 6 m über Schienenoberkante in Abstufungen von jeweils 1 m bis auf 2 m über Schienenoberkante reduziert. Ergänzend wurden Wandabstufungen von 8 m und 7 m Höhe untersucht.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung können mit einer baulich noch möglichen 6 m hohen und 120 m langen Lärmschutzwand nur 4 der 20 Schutzfälle nachts zu Kosten je gelösten Schutzfall von 87.000 Euro gelöst werden. Lärmschutzwände mit Höhen zwischen 2 m und 5 m über Schienenoberkante würden keinen Schutzfall lösen.

Die vergleichenden Untersuchungen zeigen, dass die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der Nacht durch technisch realisierbare aktive Lärmschutzmaßnahmen nur für wenige

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Immissionsorte möglich wäre; dafür müssten allerdings hohe Kosten aufgewendet werden. Die erreichbare Reduzierung der Lärmbetroffenheiten rechtfertigt nicht die Mehrkosten, die sich fast ausschließlich auf die Reduzierung der Betroffenheiten im Nachtzeitraum beziehen und durch passiven Schallschutz für schutzbedürftige Räume gemindert werden können.

Die Verkehrslärmschutzrichtlinien bewerten in Abschnitt 12 Abs. 2 die Kosten des Lärmschutzes als unverhältnismäßig, wenn sie den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlage überschreiten würden. Im vorliegenden Fall würden sich die für technisch umsetzbare aktive Lärmschutzmaßnahmen aufzuwendenden Kosten dieser Größenordnung annähern oder sie sogar überschreiten. Trotzdem würden auch bei dem realistisch erzielbaren höchsten Schutzniveau nicht wenige ungelöste Schutzfälle bestehen bleiben, die durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden müssten. Insgesamt kann ein wirksamer Schutz für die Wohngebäude insbesondere in dem hier maßgeblichen Nachtzeitraum durch passive Schallschutzmaßnahmen bewirkt werden.

Ergänzende Untersuchung innovativer Lärmschutzmaßnahmen

Die Verweisung der Anlage 2 zur 16. BImSchV auf die Schall 03 (1990) soll einer Berücksichtigung darin noch nicht vorgesehener, fortschrittlicher Verfahren und Einrichtungen des aktiven Schallschutzes nicht von vornherein entgegenstehen. Allerdings ist auch bei der Ermittlung des Standes der Technik die Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen der betreffenden Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 26.03.2014 - 8 C 10763/13, Rn. 38, juris).

Innovative Lärmschutzmaßnahmen, die mit der Einführung der Schall 03 (2015) in das Regelwerk für die Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt werden können, sind Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmungen und niedrige Schallschutzwände. Eine Berücksichtigung im Rahmen der Schall 03 (1990) ist zwar nicht vorgesehen, kann aber anhand der Ergebnisse des Schlussberichts zum Konjunkturprogramm II der DB Netz AG abgeschätzt werden. Demnach ist der Minderungsbeitrag der Schienenstegdämpfer mit 2 dB(A), derjenige für Schienenstegabschirmungen mit 3 dB(A) anzusetzen. Die Minderung wirkt emissionsseitig vergleichbar dem besonders überwachten Gleis, ist aber nicht höher als dessen Minderung von 3 dB(A). Die Kosten von Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmungen liegen jedoch mit mindestens 600 Euro je laufenden Meter Gleis um etwa den Faktor 5 höher als diejenigen des besonders überwachten Gleises mit 125 Euro je laufenden Meter Gleis.

Sowohl Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen unterliegen wie das besonders überwachte Gleis einigen Einschränkungen hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit. Auf Streckenabschnitten mit Längen kleiner als 300 m, mit zahlreichen Weichen, mit Kurvenradien kleiner als 500 m, auf Bahnübergängen und in Bahnhöfen scheiden diese Lärmschutzmaßnahmen aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich aus.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Niedrige Lärmschutzwände verursachen mit ca. 1.200 Euro je laufenden Meter nahezu die gleichen Kosten wie eine 2 m hohe Lärmschutzwand, weisen jedoch eine deutlich geringere schalltechnische Wirkung auf. Der Einsatz von niedrigen Lärmschutzwänden beschränkt sich auf städtebaulich oder landschaftlich konfliktrichtige Lagen, bei denen hohe Lärmschutzwände nicht gewünscht sind.

Im Ergebnis können innovative Lärmschutzmaßnahmen in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts nicht eingesetzt werden. Die Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen wäre bei diesen Maßnahmen nicht besser als bei den detailliert untersuchten konventionellen Lärmschutzmaßnahmen.

Gesamtbewertung des Lärmschutzes in den Baubereichen

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei aktiver Lärmschutz unterbleiben darf, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Danach ist die Vorhabenträgerin gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Auf Grund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Schutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen ab, wohl aber sind einzelne Teilabschnitte der Trasse einer gesonderten Betrachtung zu unterwerfen. Ziel der Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topografischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Den Ausschlag muss vielmehr geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem grundsätzlichen Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.3.2000 - 11 A 31/97, juris).

In den Bereichen einer wesentlichen Änderung wurde zunächst geprüft, ob die Baumaßnahmen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV führen und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht. Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 117 Gebäuden mit ca. 690 Schutzfällen auf. Die Bereiche der schutzbedürftigen Bebauung wurden dann in räumlich abgegrenzte Schutzabschnitte unterteilt, in denen die Aufwendungen für Lärmschutzmaß-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nahmen ermittelt wurden, die die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellen würden (Vollschutz-Lösung). Nach diesem Konzept wären Lärmschutzwände von bis zu 15 m Höhe über Schienenoberkante erforderlich, um alle Schutzfälle lösen zu können. Die Möglichkeit zur Errichtung so hoher Lärmschutzwände scheiterte bereits an der fehlenden technischen Realisierbarkeit, so dass ausgehend von dem theoretischen Vollschutz verschiedene Varianten baulich umsetzbarer Lärmschutzwandhöhen unter Ermittlung des jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnisses untersucht wurden. Mit den für die einzelnen Schutzabschnitte entwickelten aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch Errichtung von Lärmschutzwänden mit unterschiedlichen Höhen (zwischen 2 m und 5 m, auf weit überwiegender Länge mit 4 m Höhe) können etwa 60 Prozent der Schutzfälle gelöst werden; es verbleiben ca. 290 Schutzfälle in 78 Gebäuden. Bei Kosten je gelösten Schutzfall zwischen mehreren Zehntausend bis über Hunderttausend Euro ließ sich nicht für alle Schutzfälle ein ausgewogenes Schallschutzkonzept mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen darstellen. Die Gebäude mit ungelöst verbleibenden Betroffenheiten haben dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Neben dieser immissionsschutzrechtlichen Prüfung der Verhältnismäßigkeit waren - mit deutlich geringerem Gewicht - die nachteiligen Wirkungen zu berücksichtigen, die der Bau von Lärmschutzwänden auch mit sich bringen kann. So würde sich der Bau einer bis zu 6 m hohen Lärmschutzwand neben einer bereits auf einem Damm verlaufenden Eisenbahnstrecke gleich auf mehrere Schutzgüter nachteilig auswirken: Die Lärmschutzwand würde ein Hindernis in den Sichtbeziehungen darstellen, die Trennungs- und Zerschneidungswirkung des Verkehrsweges verstärken, das Ortsbild überprägen, den Luftaustausch und Wanderebewegungen von Tieren quer zur Bahnstrecke erschweren und zumindest im Nahbereich zur Verschattung von Nachbargrundstücken führen.

Im Ergebnis sieht das Schallschutzkonzept für die Baubereiche als aktive Lärmschutzmaßnahmen die Errichtung von Lärmschutzwänden an folgenden Streckenabschnitten vor:

Unterabschnitt	Strecke	Seite	Streckenabschnitt	Länge	Höhe	Anzahl gelöster Schutzfälle Tag/Nacht
Bochum Hbf	2160	bahnrechts	km 15,180 - km 15,407	227 m	4 m	8/12
Bochum Hbf	2160	bahnlinks	km 15,670 - km 15,790 km 15,770 - km 15,910	120 m 140 m	5 m 5 m	14/18
Langendreer	2190 2140	bahnrechts	km 7,600 - km 7,610 km 7,610 - km 7,620 km 7,620 - km 1,659	10 m 10 m 1119 m	2 m 3 m 4 m	1/260
Langendreer	2140	bahnlinks	km 1,130 - km 1,350 km 1,350 - km 1,550	220 m 200 m	4 m 2 m	24/66

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Lärmschutz in Baulücken gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG (Abwägungsgebot)

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.

Im Gegensatz zur Lärmvorsorge gibt es keinen gesetzlich geregelten Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen. Lärmsanierungsmaßnahmen können nach den Richtlinien für das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes auf freiwilliger Basis vorgenommen werden. Sie werden nur durchgeführt, wenn hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Auch wenn die Werte aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes überschritten werden, begründet dies keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutz an Bestandsstrecken, sondern - entsprechend der Gesetzessystematik - lediglich eine Zuwendungsberechtigung nach öffentlichem Recht, wenn der Streckenabschnitt in der Prioritätenliste aufgeführt wird.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zugrunde zu legen sind auch nicht die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV. Der Anwendung dieser Werte steht der eindeutige Wortlaut des § 41 BImSchG und des § 1 der 16. BImSchV entgegen. Nach § 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege). Aus dem Umstand, dass die Änderung der Bestandsstrecken wesentlich sein muss, ergibt sich im Umkehrschluss, dass Bestandsstrecken und unwesentliche Änderungen an diesen nicht vom Schutzbereich umfasst sind.

Die 16. BImSchV ist auch nicht mittelbar anwendbar oder analog im Rahmen des Ermessens oder auf sonstige Weise heranzuziehen. Die Rechtsprechung hält die 16. BImSchV für im Bestand geschützte Altstrecken für unanwendbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.10.2002 - 9 A 22/01; VGH München, Urteil vom 19.08.2014 - 22 B 11.2608/11.2634). Auch die Voraussetzungen für eine analoge Anwendung liegen nicht vor. Es fehlt schon an einer planwidrigen Regelungslücke. Denn eine solche Lücke im Gesetz liegt nicht schon dann vor, wenn ein Gesetz für eine bestimmte Fallgestaltung keine Regelung enthält, sondern nur bei einer planwidrigen Unvollständigkeit (vgl. BGH, Urteil vom 27.10.2006 - V ZR 2/06; BGH, Urteil vom 10.12.2004 - V ZR 72/04). Diese ist hier nicht gegeben. Der Gesetzgeber hat eine bewusste Entscheidung getroffen, als er die Bestandsstrecken vom Anwendungsbereich der 16. BImSchV ausgenommen hat. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut.

Da es an einer Rechtsgrundlage für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV fehlt, war für die Ortsteile von Bochum in einer Vergleichsrechnung zu untersuchen, ob durch das Vorhaben (Prognosefall RRX) Lärmpegel erreicht werden, die eine Gesundheitsgefährdung bzw. Eigentumsbeeinträchtigung bewirken, oder ob es bei einer Überschreitung dieser Grenzwerte im Prognosefall ohne RRX (Weiterführungsfall) zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung durch das Vorhaben kommt. Eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein Eingriff in die Substanz des Eigentums wird bei einem Überschreiten von Lärmpegeln von 70 bis 75 dB(A) am Tag oder 60 bis 65 dB(A) in der Nacht (in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung) angenommen.

Im Planfeststellungsabschnitt liegen solche Pegelerhöhungen im Prognosefall RRX bei ca. 970 Schutzfällen in 190 Gebäuden vor.

Aufgrund der Situation in den Baulücken mit Betroffenheiten über längere Streckenabschnitte bei nahe zum Gleis gelegener Bebauung beruht das von der Vorhabenträgerin entwickelte Schallschutzkonzept auf dem Verfahren des besonders überwachten Gleises. Bei einer mittleren Pegelminderung von 3 dB(A) durch das besonders überwachte Gleis können die zu erwartenden Pegelerhöhungen von ebenfalls etwa 3 dB(A) größtenteils kompensiert werden.

Für eine Rücknahme der Pegelerhöhungen im grundrechtsrelevanten Bereich wäre in den Baulücken in folgenden Bereichen das besonders überwachte Gleis erforderlich:

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterabschnitt	Streckenabschnitt	Länge	Strecke/ Richtung	Anzahl Schutzfälle Tag/Nacht	Kosten	Kosten je gelösten Schutzfall
Wattenscheid	km 8,45 - km 8,75	300 m	2160a/b	0/3	75.000 €	25.000 €
Wattenscheid	km 9,90 - km 10,20	300 m	2160a/b	0/9	75.000 €	8.333 €
Westenfeld	km 10,65 - km 11,55	900 m	2160a/b	0/27	225.000 €	8.333 €
Höntrop	km 140,60 - km 140,90	300 m	2291a/b	0/3	75.000 €	25.000 €
Altenbochum, Kornharpen	km 147,75 - km 148,23	480 m	2158a/b	0/90	120.000 €	1.333 €
Kornharpen	km 148,43 - km 149,20	770 m	2158a/b	0/90	192.500 €	2.139 €
Havkenscheid	km 3,15 - km 3,45	300 m	2190a/b	0/3	75.000 €	25.000 €
Werne	km 150,50 - km 150,80	300 m	2158a/b	0/16	75.000 €	4.688 €
Werne	km 151,30 - km 151,85	550 m	2158a/b	0/65	137.500 €	2.115 €
Werne	km 4,15 - km 5,32	1170 m	2190a/b	5/400	292.500 €	722 €
Langendreer West	km 152,25 - km 152,65	400 m	2158a/b	0/15	100.000 €	6.667 €
Langendreer West	km 5,55 - km 6,45	900 m	2190a/b	0/175	225.000 €	1.286 €
Langendreer	km 153,00 - km 153,35	350 m	2158a/b	0/14	87.500 €	6.250 €
Langendreer	km 6,83 - km 7,30	470 m	2190a/b	0/55	117.500 €	2.136 €
Langendreer Ost	km 154,05 - km 154,35	300 m	2158a/b	0/3	75.000 €	25.000 €
Langendreer Ost	km 8,20 - km 8,50	300 m	2190a/b	0/4	75.000 €	18.750 €

Die Kosten je gelösten Schutzfall sind in einzelnen Unterabschnitten unverhältnismäßig, insbesondere bei Betroffenheiten einzelner Gebäude oder bei einer geringen Anzahl an betroffenen Gebäuden, die über einen längeren Streckenabschnitt verteilt sind. Dies trifft auf die Abschnitte in Wattenscheid von km 8,45 bis km 8,75 der Strecke 2160, in Höntrop von km 140,60 bis km 140,90 der Strecke 2291, in Havkenscheid von km 3,15 bis km 3,45 der Strecke 2190 sowie in Langendreer Ost von km 154,05 bis km 154,35 der Strecke 2158 und von km 8,20 bis km 8,50 der Strecke 2190 zu. Zudem haben bei dem in Höntrop betroffenen Gebäude die Eigentümer auf Lärmschutzansprüche gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen verzichtet.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Unterabschnitt Langendreer von km 153,00 bis km 153,35 der Strecke 2158 bestehen Weichenstraßen, die den Einsatz des besonders überwachten Gleises technisch nicht zulassen. Schließlich wurde gemäß der gutachterlichen Empfehlung in Langendreer West auch der Unterabschnitt, auf dem das besonders überwachte Gleis eingesetzt werden soll, gekürzt, wodurch ein Gebäude weniger geschützt wird, jedoch die Verhältnismäßigkeit der Kosten gegenüber der Anzahl der gelösten Schutzfälle verbessert wird.

Für die Unterabschnitte in Wattenscheid von km 9,90 bis km 10,20, in Westenfeld von km 10,65 bis km 11,55 der Strecke 2160, in Werne von km 150,50 bis km 150,80 der Strecke 2158 sowie in Langendreer West von km 152,25 bis km 152,65 der Strecke 2158 kann die Planfeststellungsbehörde jedoch weder eine Unverhältnismäßigkeit der Kosten gegenüber der erreichbaren Anzahl gelöster Schutzfälle noch technische oder betriebliche Schwierigkeiten bei der Umsetzung des Verfahrens des besonders überwachten Gleises erkennen. Deshalb waren diese Schutzabschnitte zusätzlich in die Liste der Streckenabschnitte aufzunehmen, auf denen das Verfahren des besonders überwachten Gleises zur Anwendung kommen soll. Die Liste der Gebäude, die dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen haben, verringert sich um diejenigen Gebäude, die durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises bereits ausreichend geschützt werden können.

Das Schallschutzkonzept für die Baulücken sieht als aktive Lärmschutzmaßnahme das Verfahren des besonders überwachten Gleises jeweils auf beiden Gleisen (a/b) auf folgenden Streckenabschnitten vor:

Unterabschnitt	Strecke/ Richtung	Streckenabschnitt	Länge	Anzahl gelöster Schutzfälle Tag/Nacht
Wattenscheid	2160a/b	km 9,90 - km 10,20	300 m	0/9
Westenfeld	2160a/b	km 10,65 - km 11,55	900 m	0/27
Altenbochum, Kornharpen	2158a/b	km 147,75 - km 148,23	480 m	0/90
Kornharpen	2158a/b	km 148,43 - km 149,20	770 m	0/90
Werne	2158a/b	km 150,50 - km 150,80	300 m	0/16
Werne	2158a/b	km 151,30 - km 151,85	550 m	0/65
Werne	2190a/b	km 4,15 - km 5,32	1170 m	5/400
Langendreer West	2190a/b	km 152,25 - km 152,65	400 m	0/15
Langendreer West	2190a/b	km 152,65 - km 153,35	735 m	0/172
Langendreer	2190a/b	km 153,35 - km 153,80	470 m	0/55

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Mit diesem Lärmschutzkonzept verbleiben ca. 33 ungelöste Schutzfälle nachts. An diesen Gebäuden lassen sich andere aktive Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Rücknahme der Pegelerhöhung mit verhältnismäßigen Mitteln oder aus technischen Gründen - wie vorstehend beschriebenen - nicht darstellen. Diese Gebäude haben daher grundsätzlich Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Insgesamt ergäbe sich durch Lärmschutzwände keine Verbesserung der Verhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Anzahl gelöster Schutzfälle.

Verfahren des besonders überwachten Gleises als aktive Lärmschutzmaßnahme in den Baulücken

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird in den vorstehend aufgeführten Streckenabschnitten der Baulücken das Verfahren des besonders überwachten Gleises durchgeführt.

Unebenheiten auf den Schienenfahrflächen (Schienenriffel) tragen maßgeblich zur Entstehung des Rollgeräusches bei Zugfahrten bei. Ein riffelfreies, möglichst glattes Gleis kann demnach den Schienenverkehrslärm wesentlich verringern. Durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises wird der Lärm bereits bei seiner Entstehung im Rad-Schiene-Kontakt reduziert. Beim Einsatz dieses Verfahrens wird der akustische Zustand eines festgelegten Gleisabschnittes in regelmäßigen Abständen mit dem Schallmesswagen überprüft und die Schienenfahrfläche im Bedarfsfall mit einem besonderen Schleifverfahren geschliffen.

Die Tabelle C (Korrekturwert D_{Fb}) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV enthält eine Fußnote, dass für Fahrbahnen, bei denen aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich zu den Korrekturwerten D_{Fb} berücksichtigt werden können.

Entsprechend der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes, Zentrale Bonn, vom 16.03.1998, Az.: Pr. 1110 Rap/Rau 98, kann bei dem Verfahren des besonders überwachten Gleises ein Korrekturwert in Höhe von - 3 dB(A) bei der Berechnung der Emissionen gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturwert D_{Fb}) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgenommen werden. Der Beurteilungspegel kann daher nach Maßgabe der in der Verfügung genannten Nebenbestimmungen um 3 dB(A) gemindert werden.

Der (gemäß der 16. BImSchV) anzuwendende Grundwert von 51 dB(A) für ein Gleis mit Holzschwelle im Schotterbett kann damit auf 48 dB(A) gesenkt werden. Der Grundwert von 51 dB(A) ist ein Mittelwert für einen durchschnittlichen Schienenzustand, bei einem guten Schienenzustand liegt der Wert bei 48 dB(A), bei einem schlechten Zustand bei 54 dB(A). Damit stellt der um 3 dB(A) verminderte Wert von 48 dB(A) eine garantierte Schwankungsbreite zwischen zwei akustischen Schleifgängen von 45 dB(A) bis 51 dB(A) dar.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die dauerhafte Gewährleistung der Lärminderung, die mit der Anordnung des besonders überwachten Gleises verbunden sein muss, verlangt nicht, dass zu jedem Zeitpunkt des Schleifzyklus ein Abstand von mindestens 3 dB(A) zum Grundwert von 51 dB(A) eingehalten werden muss, sondern vielmehr, dass dieser Durchschnittswert dauerhaft und im Mittel auf einen um 3 dB(A) niedriger liegenden Wert abgesenkt werden muss (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.08.2007 - 9 B 8/07, DVBl. 2007, 1382, UPR 2008, 200).

Diese Anforderungen werden durch die in den Nebenbestimmungen festgesetzten Regelungen erfüllt, indem die Gleise bei Erreichen der Eingriffsschwelle von 51 dB(A) unverzüglich, bei Erreichen der Auslöseschwelle von 50 dB(A) spätestens nach zehn Monaten akustisch zu schleifen sind. Die Überprüfungen mit dem Schallmesswagen sind halbjährlich durchzuführen. Es wird ein durchschnittlicher Pegelanstieg ohne Schleifen von 0,8 dB(A) pro Jahr angenommen.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990 - 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129).

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind den Unterlagen 16.2.5 und 16.2.6 der Planunterlagen zu entnehmen.

Die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG erlassene 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 für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen (passive Schallschutzmaßnahmen) 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 Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen.

Die Regelungen werden hier sowohl im Anwendungsbereich der §§ 41, 42 BImSchG als auch analog nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zur Erfüllung der Schutzansprüche außerhalb des Anwendungsbereichs der §§ 41, 42 BImSchG angewendet.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nach § 2 der 24. BImSchV sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

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

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

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

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

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

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist die Vorhabenträgerin. Sie ist Adressat einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Die Vorhabenträgerin hat mit Beginn der Vorhabensdurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen.

Über die Erstattung ist mit dem Erstattungsberechtigten vor Durchführung der Schutzmaßnahmen eine Vereinbarung zu schließen. Diese soll insbesondere enthalten

- eine kurze Beschreibung der Lärmschutzmaßnahmen,
- die Höhe des veranschlagten Erstattungsbetrages,
- die Festlegung, dass die Erstattung nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen und Vorlage der Originalrechnung nach Maßgabe des geprüften Rechnungsbetrages erfolgt,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- die Verpflichtung des Eigentümers, die Fertigstellung der Schutzmaßnahmen anzuzeigen und zu gestatten, nach vorheriger Terminabsprache die fertig gestellten Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

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

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. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden die Lärmpegel einer Gesundheitsgefährdung oder eines Eingriffs in die Substanz des Eigentums auch ohne das Vorhaben teilweise überschritten. Eine Zunahme der Lärmbeeinträchtigung durch Zunahme des Eisenbahnverkehrs bei gleichzeitiger Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte wird durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zurückgenommen bzw. durch passive Lärmschutzmaßnahmen sowie

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

gegebenenfalls erforderliche Entschädigungen für den Außenwohnbereich ausgeglichen und führt nicht zu einer Wertminderung der Grundstücke und ihrer Bebauungen.

B.4.6.2 Baulärm

Die auf einer Baustelle betriebenen Geräte und Maschinen und die Baustelle selbst stellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S. des § 3 Abs. 5 Nr. 2 bzw. Nr. 3 BImSchG dar.

Nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i.V.m. § 3 Abs. 1 BImSchG hat der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen sicherzustellen, 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.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird bezogen auf den Baulärm durch die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fortgeltende Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) konkretisiert (vgl. BVerwG, NVwZ 2012, 1393 Rn. 28 f.; VGH Mannheim, ZUR 2007, 432). Diese Verwaltungsvorschrift enthält nach der Schutzwürdigkeit der vom Baulärm betroffenen Gebiete gestaffelte Immissionsrichtwerte (vgl. Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm). Der Schutz der Nachbarschaft nach der Verwaltungsvorschrift umfasst auch zum Wohnen im Freien bestimmte Flächen, nicht jedoch Außenkontaktbereiche vor Ladengeschäften (BVerwG, a.a.O., Rn. 33 f.).

Die den Planunterlagen als Unterlage 20.3 beigefügte schalltechnische Untersuchung zum Baulärm (nachfolgend Baulärmgutachten genannt) enthält prognostische Aussagen zu den baubedingten Lärmimmissionen bei Durchführung der Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express im Planfeststellungsabschnitt 5b. Auf der Grundlage eines typisierenden räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten sowie von Emissionsansätzen aus Literaturangaben für die typischerweise bei den Arbeitsgängen eingesetzten Baumaschinen wurden in einer Ausbreitungsberechnung Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt. Untersucht wurden die Arbeitsgänge Gleisneubau, Weichenrückbau und Weichenneubau, Teilabbruch des Brückenwiderlagers und Herstellen der Betonplatte für die Bahnsteigverlängerung sowie Herstellung der Gründung für das Versetzen der Lärmschutzwände. Die potenziellen Betroffenheiten durch Baulärm in der Nachbarschaft wurden durch den Vergleich der so berechneten Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm jeweils für den Tages- und Nachtzeitraum ermittelt.

Auf dieser Grundlage ergibt sich, dass der Baubetrieb zu einer relevanten Lärmbelästigung führen wird. Im Ergebnis zeigt sich, dass Überschreitungen der nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte insbesondere für Gebäude, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Baubereiche befinden, sowohl tagsüber als auch vor allem nachts zu erwarten sind (vgl. Abschnitt 8 der Unterlage 20.3).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Baulärmgutachten werden daher mögliche Maßnahmen zur Minderung von Baulärm genannt, wie z.B. organisatorische Maßnahmen (Vermeidung von lärmintensiven Bautätigkeiten im Nachtzeitraum, Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Beschränkungen der Betriebszeit, Koordination der Bautätigkeiten) und baustellenbedingte Maßnahmen (Einsatz geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren, umfassende Information der Anwohner, Überwachung des Baulärms, Aufstellen temporärer Lärmschutzwände oder Schallschirme) und auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft (vgl. Abschnitt 9 der Unterlage 20.3).

Hiervon ausgehend hat die Vorhabenträgerin in ihrer Planung bestimmte Schallschutzmaßnahmen einbezogen (vgl. Abschnitt 11.3 der Unterlage 2), die auch den Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprechen; darüber hinaus werden im Planfeststellungsbeschluss übergeordnete Maßnahmen festgesetzt (frühzeitige Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen aus dem Schienenverkehrslärm, damit den Anwohnern der Schutz auch für die Baudurchführung zu Gute kommt, Vermeidung von Leerfahrten, Ausstellen der Baufahrzeuge und Baumaschinen in Betriebspausen).

Da der Einsatz bestimmter Baumaschinen erst in der Ausführungsplanung und nach Auswertung der Ausschreibung genau festgelegt werden kann, wurde die Vorhabenträgerin verpflichtet, bei der Fortschreibung der Planung ebenfalls das Schutzkonzept für den Baulärm weiterzuentwickeln.

Die Planfeststellungsbehörde hat auf Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten der Baustellen verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde hält die Regelungen nach Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen für übertragbar. Das hier beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben steht im öffentlichen Interesse und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertig gestellt werden kann. Eine Betriebszeitenregelung wäre insofern unzulässig.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Auflagen wurde der Vorhabenträgerin die Durchführung und Dokumentation regelmäßiger Baustellenkontrollen auferlegt.

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere auch zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und durch baubedingte Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin der Einsatz einer speziellen umweltfachlichen Bauüberwachung auferlegt. Damit besteht insbesondere auch die Möglichkeit, erforderlichenfalls noch zusätzliche Maßnahmen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zu treffen, wenn etwa während der Bauzeit kurzfristige Veränderungen (z.B. beim Einsatz von Arbeitsgeräten oder Bauverfahren) eintreten. Weiterhin steht die spezielle umweltfachliche Bauüberwachung den von Baulärm oder bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann vor Ort mit den bauausführenden Unternehmen ggf. weitere Maßnahmen (wie z.B. Standortverlegung von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in für die Anwohner weniger sensible Zeitbereiche oder zusätzliche Schutzmaßnahmen) abstimmen.

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensivere Bauarbeiten, zu informieren. Dabei erstreckt sich die Informationsverpflichtung auch darauf, dass ein Ansprechpartner konkret zu benennen ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann damit ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner geleistet werden.

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Die Vorhabenträgerin wird hierzu ausdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Beachtung der genannten Verwaltungsvorschrift zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm sowie die nach dem Landes-Immissionsschutzgesetz erforderliche Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für die Durchführung von Bauarbeiten im Nachtzeitraum und an Sonn- und Feiertagen hingewiesen.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Darin erfasst sind auch nachteilige Wirkungen, die durch Lärm aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Die Festsetzung einer Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kommt erst dann in Betracht, wenn auch nach Anordnung aller verhältnismäßigen und mit dem Bauvorhaben vereinbarten Schutzauflagen nachteilige Wirkungen i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG verbleiben.

Bei unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen. Solche unzumutbaren Beeinträchtigungen bestehen, wenn der nach der AVV Baulärm berechnete Immissionsrichtwert außerhalb des schutzbedürftigen Gebäudes 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen bzw. Nächten überschreitet. Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kommt in Betracht, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

juris Rn. 32). Eine solche Immissionssituation besteht in den verdichteten Siedlungsbereichen bereits aufgrund des Straßen- und Schienenverkehrs. Eine Grenze stellen jedoch Beurteilungspegel dar, bei deren Überschreiten Eingriffe in die Gesundheit oder das Eigentum entstehen.

Wenn alle in Betracht kommenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Baustellenlärms ausgeschöpft sind, müssen gegen Entschädigung auch lärmintensive Arbeiten hingenommen werden, zumal der von der Baustelle ausgehende Lärm zeitlich begrenzt ist. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die Vorhabenträgerin den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

B.4.7 Erschütterungsschutz

B.4.7.1 Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr

Der gebotene Schutz vor einer Zunahme der betriebsbedingten Erschütterungen infolge des Vorhabens ist über weite Streckenabschnitte durch ausreichende Abstände zwischen den Schienenwegen und der Wohnbebauung gewährleistet. Im Bereich einzelner Weichenumbaumaßnahmen am Bochumer Hauptbahnhof wird eine durch das Vorhaben bewirkte unzumutbare Erhöhung der Erschütterungsimmissionen durch die Besohlung von Schwellen wieder zurückgenommen.

Rechtsgrundlagen

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen i.S. von § 3 Abs. 2 und 4 BImSchG. Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen i.S. des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen. Für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen gilt das Bundes-Immissionsschutzgesetz gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 bis 43; in diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm also keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien (st. Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 79 m.w.N.).

Ansprüche auf Erschütterungsschutz beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Die damit angesprochene Zumutbarkeitsschwelle ist bei Einwirkungen durch Erschütterungen nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, sondern nach den Verhältnissen im Einzelfall zu bestimmen. Maßgeblich sind Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Nutzung am jeweiligen Immissionsort. Diese richten sich nach der Art des Gebietes und den weiteren konkreten tatsächlichen Verhältnissen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 27).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter sind nach § 74 Abs. 2 VwVfG der Vorhabenträgerin nur dann aufzugeben, soweit sie nicht untunlich sind. Untunlich sind Schutzvorkehrungen dann, wenn sie keinen wirksamen Schutz bieten können oder die geeigneten Vorkehrungen unzumutbare oder außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würden.

Als technische Vorschrift für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen kann die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) ausweislich der Erläuterungen unter Nr. 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden. Die Anhaltswerte gelten nach Nr. 6.5.3.4 der Norm nur für neu zu bauende Strecken. Im Sinne dieser Norm wird eine Strecke als neu angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass die Erschütterungseinwirkungen der bestehenden Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Das ist beim antragsgegenständlichen Vorhaben nicht der Fall. Bei bestehenden und auszubauenden Strecken können die Anhaltswerte der DIN 4150-2 nur äußerst hilfswise für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen herangezogen werden, d.h. erst nach Modifikation zur Berücksichtigung der Vorbelastung des betroffenen Gebiets durch Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr auf den bestehenden Strecken.

Baubereiche

Rechtlicher Bewertungsmaßstab für die vorgesehenen Baumaßnahmen ist daher der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d.h. unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen. Ansprüche auf Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen sind nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Von den bestehenden Bahnstrecken gehen Erschütterungen aus, die zu einer Belastungssituation führen, die die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne die Ausbaumaßnahmen weiterhin zu dulden hätte. Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Als rechtlich relevant gilt eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen um 25 Prozent im Ausbauzustand gegenüber dem bestehenden Zustand. Soweit vorhabenbedingte Zunahmen der Erschütterungen allerdings nicht wahrnehmbar sind, besteht kein Anlass, diese unwesentliche Zunahme zu unterbinden.

Die Beurteilungskriterien lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Ist $KB_{Fmax} \leq A_u$, sind die Anforderungen der DIN 4150-2 eingehalten.
- Ist $KB_{Fmax} > A_u$ und $KB_{FT} \leq A_r$, sind die Anforderungen ebenfalls eingehalten.
- Ist $KB_{FT} > A_r$, erfolgt die Beurteilung nach folgendem Bewertungsmaßstab:
Ist KB_{FT} im Ausbauzustand um weniger als 25 Prozent gegenüber der Situation ohne Streckenausbau erhöht, liegt keine wesentliche Änderung der Immissionssituation vor und die Anforderungen sind eingehalten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ist dagegen KB_{FT} nach dem Streckenausbau um mehr als 25 Prozent gegenüber der Bestandssituation erhöht, liegt aufgrund der spürbaren Erhöhung eine wesentliche Änderung der Immissionssituation vor und Maßnahmen zur Verringerung der Erschütterungsimmissionen müssen in Betracht gezogen werden.

Die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes zu erwarten sind. Diese Anhaltswerte liegen um ein Vielfaches höher als die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Für die hier vorgenommene Bewertung der Erschütterungssituation werden die Anhaltswerte der DIN 4150-3 nicht herangezogen. Im Allgemeinen sind aus dem Schienenverkehr keine Überschreitungen im Sinne dieser Norm zu erwarten.

Baulücken

Auch für die sogenannten Baulücken ist eine Prüfung durchzuführen, ob die Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb eine gerade noch zumutbare Grenze überschreiten. Die Baulücken sind die Bereiche, in denen überhaupt keine oder nur solche begrenzten Baumaßnahmen am Schienenweg erfolgen, die als punktuelle Änderungen einzustufen sind. Grundsätzlich besteht in diesen Bereichen kein Anspruch auf Erschütterungsschutz.

Dennoch ist auch in den Bereichen außerhalb von erheblichen baulichen Eingriffen in den Schienenweg zu untersuchen, ob die Belastung durch Erschütterungen aus dem Schienenverkehr so hoch ist, dass der grundrechtlich geschützte Bereich überschritten ist. Allerdings bestehen auch hier keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte für gerade noch zumutbare Erschütterungen.

Bei Einhaltung des nach DIN 4150-2 höchstzulässigen Anhaltswertes kann aber davon ausgegangen werden, dass noch keine unzumutbaren oder gesundheitsgefährdenden Erschütterungen vorliegen. Nach Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2 entspricht der höchstzulässige Anhaltswert dem 1,5-fachen Wert der Zeile 1 in Tabelle 1 der DIN 4150-2.

Ermittlung der Betroffenheiten

Bei Ausbaustrecken ist an relevanten Immissionsorten zunächst die Erschütterungsbelastung durch den vorhandenen Schienenweg zu ermitteln, um danach im Vergleich mit der Prognose für den ausgebauten Zustand die Veränderung feststellen zu können.

Das Erfordernis und die Auswahl von messtechnisch zu untersuchenden Gebäuden erfolgten auf Basis einer erschütterungstechnischen Betroffenheitsanalyse durch das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express im Planfeststellungsbereich. In dieser Untersuchung wurden zur Ermittlung von Konflikten Schwingungsmessungen an maßgebenden Querschnitten und darauf aufbauend Prognoseberechnungen durchgeführt. Bei dieser Konfliktanalyse ermittelte poten-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

tielle Betroffenheiten durch das Vorhaben wurden in weitergehenden messtechnischen Untersuchungen konkretisiert.

Darüber hinaus wurden im Planfeststellungsbereich zur Ermittlung der abstandsbedingten Pegelabnahmen neben den erschütterungstechnischen Beweissicherungsmessungen in Gebäuden auch drei Ausbreitungsmessungen im Baugrund durchgeführt.

Baubereiche

Unterabschnitt Bochum Hbf

Im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs am Hauptbahnhof Bochum ergab sich wegen ausreichender Abstände zwischen Bebauung und Gleisanlagen keine Notwendigkeit für weitergehende messtechnische Untersuchungen.

Die Anpassung des Betriebsprogramms in den Einflussbereichen bestehender Weichenverbindungen im Unterabschnitt Bochum Hbf führt für sich alleine betrachtet zu keiner wesentlichen Änderung der Immissionssituation. In Verbindung mit punktuell höheren Anregungen im Bereich des Neubaus von Weichenverbindungen im Nahbereich von schutzbedürftiger Bebauung ergibt sich jedoch eine wesentliche Änderung der Immissionssituation; dies betrifft die Weichenverbindungen bei km 15,30 und bei km 15,45 der Strecke 2160.

Unterabschnitt Bochum-Langendreer

Im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs in Bochum-Langendreer ergab sich für den Bereich Dürener Straße und Oberstraße das Erfordernis, fünf ergänzende Erschütterungsmessungen durchzuführen. Die messtechnisch untersuchten Gebäude in der Dürener Straße und Oberstraße sind vier Mehrfamilienhäuser und ein Einfamilienhaus, liegen in Wohngebieten und haben Abstände zwischen 17 m und 48 m zum nächstgelegenen Gleis. Die Dokumentation der Messungen ist in den Messberichten der Unterlage 17.2 der Planunterlagen enthalten.

Im Ergebnis der Untersuchungen für den Unterabschnitt Bochum-Langendreer werden zwar bereits vor dem Streckenausbau (Weiterführungsfall) an zwei der untersuchten Gebäude die Anforderungen der DIN 4150-2 an den Schutz von Menschen in Gebäuden wegen Überschreitung der Anhaltswerte nicht eingehalten. Nach dem Streckenausbau (Prognosefall) ergeben sich an diesen Gebäuden jedoch auch ohne erschütterungsmindernde Maßnahmen keine wesentlichen Erhöhungen der Erschütterungen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 gegenüber dem Weiterführungsfall. An den übrigen Gebäuden ist für den Prognosefall zu erwarten, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 zum Schutz von Menschen in Gebäuden sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten werden, wenngleich eine Erhöhung der Erschütterungen für die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} nicht ausgeschlossen werden kann; dabei werden jedoch die Anhaltswerte der DIN 4150-2 weiterhin eingehalten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Insgesamt werden im Unterabschnitt Bochum-Langendreer die Anforderungen an den Erschütterungsschutz ohne Schutzmaßnahmen erfüllt.

Die Anforderungen an den Schutz vor sekundärem Luftschall können an allen Immissionsorten ohne Schutzmaßnahmen eingehalten werden.

Baulücken

Im Planfeststellungsabschnitt wurden in den Bereichen ohne erhebliche bauliche Eingriffe ergänzende messtechnische Untersuchungen der Erschütterungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in Verbindung mit der geänderten Zugmengenverteilung im Prognosefall insbesondere entlang der Strecke 2291 durchgeführt.

Die messtechnisch untersuchten Gebäude in den Straßen Im Wittkamp sind ein Ein- und ein Mehrfamilienhaus, in der Straße In der Hönnebecke Doppelhaushälften, in der Höntroper Straße Mehrfamilienhäuser und in der Straße Am Stenshof ein Einfamilienhaus; die Gebäude liegen in Wohngebieten und haben Abstände zwischen 8 m und 18 m zum nächstgelegenen Gleis. Die Dokumentation der Messungen ist in den Messberichten der Unterlage 17.2 der Planunterlagen enthalten.

Im Ergebnis wird in den Baulücken trotz spürbarer Zunahme der Erschütterungen die Grenze zumutbarer Erschütterungsimmissionen für den Prognosefall an keinem Immissionsort überschritten. Entsprechend dem unter den Rechtsgrundlagen genannten Kriterium (höchstzulässiger Anhaltswert entspricht dem 1,5-fachen Wert der Zeile 1 in Tabelle 1 der DIN 4150-2) ergibt sich keine wesentliche Änderung der Immissionssituation aus Erschütterungen.

Die Anforderungen des Schutzes vor sekundärem Luftschall können ebenfalls an allen Immissionsorten ohne Schutzmaßnahmen eingehalten werden.

Schutzkonzept

Im Weiteren wurden die für den Unterabschnitt Bochum Hbf grundsätzlich erforderlichen erschütterungsmindernden Maßnahmen ermittelt und einer schutzfallbezogenen Kostenabwägung unterzogen.

Schutzmaßnahmen

Die Maßnahmen zur Verringerung von Erschütterungen waren begrenzt, da nur in der Praxis erprobte und dauerhaft wirksame Maßnahmen in Frage kommen. Entsprechend dem Stand der Technik kommen grundsätzlich in Betracht:

- Maßnahmen am Emissionsort: Schwellenbesohlung, Unterschottermatte im Trog, Masse-Feder-System;
- Maßnahmen am Ausbreitungsweg: Schlitze, schwere Abschirmwände;

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Maßnahmen am Gebäude: vollständige elastische Lagerung, Verstimmung oder Dämpfung von Decken, seitliche Abschirmung durch elastische Matten.

Kosten-Nutzen-Analyse

Außer der Prüfung der Wirksamkeit der jeweiligen Schutzmaßnahme wurde eine schutzfallbezogene Kostenabwägung durchgeführt. Um die Verhältnismäßigkeit der Kosten einer Maßnahme oder einer Kombination von Maßnahmen zu bewerten, wurden die Kosten in Relation zum Nutzen gesetzt. Als Nutzen wird die Anzahl der Gebäude gesehen, bei denen durch die Maßnahme die ursprüngliche Überschreitung der maßgeblichen Anhaltswerte gelöst werden kann.

Um im Unterabschnitt Bochum Hbf die wesentliche Änderung durch Erhöhung der Erschütterungsimmissionen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 infolge der punktuell höheren Anregungen in den Umbaubereichen der Weichen zu kompensieren, sind an den Weichenverbindungen bei km 15,30 und bei km 15,45 der Strecke 2160 Schwellenbesohlungen vorzusehen.

Die Kosten für diese Schutzmaßnahme betragen insgesamt etwa 30.000 Euro. Betroffenheiten ergaben sich nur an zwei Gebäuden. Das Schutzkonzept ist unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten verhältnismäßig. Zudem können sämtliche Betroffenheiten gelöst werden.

B.4.7.2 Erschütterungen aus dem Baubetrieb

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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In jedem Fall hat die Vorhabenträgerin eine spezielle umweltfachliche Bauüberwachung als Ansprechpartner vor Ort für die Nachbarschaft zu benennen und die Bauablaufdaten erschütterungsintensiver Arbeiten frühzeitig der Nachbarschaft mitzuteilen.

B.4.8 Sekundärer Luftschall

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

Auf 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 zugrundeliegenden 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 Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - 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 langanhaltender 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 festzustellen, 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 Zusammen-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

hang. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Im Planfeststellungsabschnitt 5b entstehen auf überwiegender Streckenlänge keine zusätzlichen unzumutbaren Erschütterungsmissionen. Die Anforderungen des Schutzes vor sekundärem Luftschall können damit ebenfalls ohne Schutzmaßnahmen eingehalten werden.

Da in dem einzigen Baubereich im Unterabschnitt Bochum Hbf, in dem das Vorhaben zu einer wesentlichen Änderung der Erschütterungsmissionen führt, durch das von der Vorhabenträgerin erarbeitete Schutzkonzept alle Betroffenheiten gelöst werden können, sind auch hier keine weitergehenden Maßnahmen zum Schutz vor sekundärem Luftschall erforderlich.

B.4.9 Elektromagnetische Felder

Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen bildet die Sechszwanzigste 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 $16 \frac{2}{3}$ Hz:

- elektrische Feldstärke (Effektivwert): 5 kV/m
- magnetische Flussdichte (Effektivwert): 300 μ T

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 bestehenden Bahntrassen im Planfeststellungsabschnitt. Eine Gefährdung von Personen durch elektrische oder magnetische Felder aus der Oberleitungsanlage einschließlich der Speiseleitungen oder aus anderen Anlagen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

aus dem Bahnbetrieb ist nach dem heutigen Erkenntnisstand in Wissenschaft und Forschung demnach nicht zu befürchten.

B.4.10 Stoffliche Immissionen

Nach Angaben des Umweltbundesamtes vom November 2019 führen die Messnetze der Länder seit dem Jahr 2000 flächendeckende Messungen von Feinstaub der Partikelgröße PM₁₀ (Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von 10 µm oder kleiner) und seit 2008 auch der Partikelgröße PM_{2,5} durch. Besonders hoch ist die Messnetzdichte in Ballungsräumen. Die hohe Zahl und Dichte an Emittenten - beispielsweise Hausfeuerungsanlagen, Gewerbebetriebe, industrielle Anlagen und der Straßenverkehr - führen zu einer erhöhten Feinstaubkonzentration in Ballungsräumen gegenüber dem Umland. Besonders hohe Feinstaubkonzentrationen werden unter anderem wegen der starken verkehrsbedingten Emissionen wie (Diesel-) Ruß, Reifenabrieb sowie aufgewirbeltem Staub an verkehrsnahen Messstationen registriert. Während zu Beginn der 1990er Jahre im Jahresmittel großräumig Werte um 50 µg/m³ gemessen wurden, treten heute Jahresmittelwerte zwischen 15 und 20 µg/m³ auf. Die im ländlichen Raum gelegenen Stationen des Messnetzes des Umweltbundesamtes verzeichnen geringere Werte.

Auch für die konkrete örtliche Situation im Planfeststellungsabschnitt liefern die vorhandenen Messdaten keine Anhaltspunkte für unzumutbare Feinstaubbelastungen.

Der Jahresmittelwert an Feinstaub PM₁₀ lag an der Messstation Essen Ost an der Steeler Straße (städtisches Gebiet, Hauptbelastung durch Verkehr)

- im Jahr 2015 bei 21 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitungen von 10 Tagen im Jahr,
- im Jahr 2016 bei 18 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitung von 1 Tag im Jahr,
- im Jahr 2017 bei 19 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitungen von 5 Tagen im Jahr,
- im Jahr 2018 bei 20 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitungen von 4 Tagen im Jahr.

Der Jahresmittelwert an Feinstaub PM₁₀ lag an der Messstation Bochum-Stahlhausen (städtisches Gebiet, Hauptbelastung durch Industrie)

- im Jahr 2015 bei 20 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitungen von 13 Tagen im Jahr,
- im Jahr 2016 bei 19 µg/m³ im Tagesmittel bei Überschreitungen von 2 Tagen im Jahr.

Für die Jahre 2017 und 2018 waren keine Daten für Bochum-Stahlhausen verfügbar.

Die Anforderungen der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchst-mengen - 39. BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei Feinstaubbelastungen werden eingehalten. Nach § 4 Abs. 1 der Verordnung beträgt für Feinstaub PM₁₀ der Immissionsgrenzwert 50 µg/m³ im Tagesmittel bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Jahr.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Europäische Kommission und die Europäische Umweltagentur haben im European Pollutant Release and Transfer Register aktuelle Karten (Stand der Daten 2016) veröffentlicht. Die deutschsprachige Internetseite wird vom Umweltbundesamt unter www.thru.de zur Verfügung gestellt. Dort werden in einem Kartenraster von 5 km x 5 km für auszuwählende Orte und verschiedene Darstellungsoptionen (Sektoren bzw. Branchen, Schadstoffe, Stand der Daten) die jeweiligen Belastungen angegeben. Auch hiernach sind keine unzumutbaren Feinstaubbelastungen in Bochum zu besorgen, insbesondere nicht durch Feinstaub aus dem Schienenverkehr.

Der Beitrag des beim Schienenverkehr emittierten Feinstaubes PM₁₀ ist mit einem Anteil von 0,8 bis 4,5 Prozent am gesamten Feinstaubaufkommen in Deutschland sehr gering.

Zudem wäre die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV bereits keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines (Straßen-) Bauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße (hier: von einem planfestgestellten Schienenweg) herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von solchen Ausnahmen abgesehen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19/11, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 38).

Solche besonderen Umstände bestehen im Planfeststellungsabschnitt nicht. Der Beitrag des Schienenverkehrs an Luftverunreinigungen, insbesondere an der Gesamtmenge des Feinstaubaufkommens, ist bereits sehr gering. Die Anforderungen der 39. BImSchV werden eingehalten. Das Vorhaben hat zum Ziel, die Attraktivität des schienengebundenen Personenverkehrs zu stärken. Dadurch kann das Vorhaben zu einer Verbesserung der Luftqualität gerade in den verdichteten Siedlungsbereichen des Ruhrgebietes beitragen, indem der motorisierte Individualverkehr mit seinen gegenüber dem Schienenverkehr erhöhten Luftverunreinigungen verringert wird.

Die Vorhabenträgerin muss auch keine eigenen jahrelangen Messungen vornehmen, um die Vorbelastung an Ort und Stelle grundstücksbezogen analysieren zu können. Stehen für die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet Messdaten nicht zur Verfügung, kann sie vielmehr auf Daten anderer geeigneter Messstationen zurückgreifen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19.11, a.a.O. Rn. 45). Danach konnten der Planfeststellung die Ergebnisse der vom

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Umweltbundesamt bzw. der von der Europäischen Kommission und der Europäischen Umweltagentur veröffentlichten Daten zugrunde gelegt werden.

In den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses wurden Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung der Staubbelastung bei der Baudurchführung festgesetzt, mit denen die Einhaltung der einschlägigen Anforderungen der 39. BImSchV sichergestellt wird.

B.4.11 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Artenschutz und Eingriffsregelung gelten flächendeckend, unabhängig von spezifischen Schutzgebietsausweisungen. Das Artenschutzrecht bezweckt den Schutz von wildlebenden Tieren und Pflanzen einschließlich der Biotope und Lebensstätten, während die Eingriffsregelung einen grundflächenvermittelten Mindestschutz hinsichtlich der Einhaltung des Status quo von Natur und Landschaft gewährleisten möchte. Überschneidungen ergeben sich daraus, dass die biologische Vielfalt ein wichtiger Indikator für die erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts als Auswirkung eines Vorhabens ist. Alle wildlebenden Tiere und Pflanzen sind Teil des Naturhaushalts nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Im Zusammenhang mit der Zulassung von Eingriffsvorhaben gelten für die besonderen Verbote des Artenschutzes nach § 44 Abs. 5 BNatSchG in der Praxis wichtige Sonderregelungen. Für die europarechtlich geschützten Arten sieht § 44 Abs. 5 BNatSchG ein modifiziertes Prüfprogramm vor, während bei den national geschützten Arten der Eingriffsregelung Vorrang gegenüber den artenschutzrechtlichen Verboten zukommt (vgl. Lütkes in Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2018, § 37 Rn. 40).

B.4.11.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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

Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen werden entsprechend §§ 13 bis 18 BNatSchG erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes so weit wie möglich vermieden, unvermeidbare Beeinträchtigungen kompensiert und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet.

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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

(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 neugestaltet 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 neugestaltet 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.

Die Baumaßnahmen finden überwiegend im Gleisbereich bzw. in Bereichen anderer Bahnanlagen und ehemaliger Gleisanlagen statt. Auf den früheren Verkehrsflächen haben sich durch Sukzession Ruderal- und Grasfluren entwickelt bzw. sind Gehölzstrukturen angelegt worden. Angrenzend an die Bahntrassen kommt es durch Baustraßen, Baustreifen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie durch den anlagebedingten Ausbau zu einem Verlust von Biotopen mit überwiegend mittlerer Bedeutung. Biotoptypen von hoher oder sehr hoher

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bedeutung sind vom Eingriff nicht betroffen. Die vorgefundenen Biotope entlang der stark frequentierten Bahntrassen sind durch Stoffeinträge und akustische Störungen vorbelastet. Die Eingriffe sind in erster Linie durch den Verlust zahlreicher, auf den Böschungen stehender Gehölzstrukturen gekennzeichnet. Darüber hinaus ist der Verlust von Ruderal- und Grasfluren zu verzeichnen. Daneben führt das Bauvorhaben zur Neuversiegelung von Flächen, allerdings in einem verhältnismäßig geringen Umfang.

Der landschaftspflegerische Begleitplan stellt danach die Maßnahmen zur Vermeidung, zum Schutz und zur Minderung von Eingriffen und auch die unvermeidbaren Eingriffe sowie deren Kompensation dar.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen bestehen in der technischen und planerischen Optimierung des Vorhabens, der Bauflächen und des Baubetriebs. Bei der Inanspruchnahme von Flächen für Baustelleneinrichtungen und Zuwegungen wurde darauf geachtet, dass hierdurch möglichst wenig Flächen neu in Anspruch genommen und hauptsächlich bereits befestigte, vorbelastete Flächen genutzt werden. Nach Bauende sind die beanspruchten Flächen - wie im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt - wiederherzustellen. Insbesondere für trassennahe Eingriffsbereiche und vorübergehende Beeinträchtigungen werden Gestaltungs- und Rekultivierungsmaßnahmen dargestellt.

Die funktionale Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe erfolgt über Ausgleichsmaßnahmen, die dazu geeignet sind, möglichst gleichartige Funktionen von Natur und Landschaft wiederherzustellen.

Zur Ermittlung der zu erbringenden Kompensationsleistungen nach § 14 BNatSchG wurde die Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“ (LANUV, 2008) angewendet.

Gemäß der Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung werden durch das Vorhaben dauerhaft 11.807 m² Fläche (Stand des Deckblatts; statt 11.412 m² in den ursprünglich eingereichten Unterlagen) und baubedingt 5.994 m² (statt 3.014 m²) Fläche in Anspruch genommen; den Eingriffen auf insgesamt 17.800 m² Fläche stehen Kompensationsmaßnahmen auf 19.490 m² Fläche gegenüber.

Die Eingriffe bewirken einen Gesamteingriffswert von 88.135 Biotopwertpunkten (statt 73.710 Punkten), der Ausgleich beträgt 104.469 Punkte (zuvor 96.035 Punkte), sodass ein Kompensationsüberschuss von 16.334 Biotopwertpunkten (statt 22.325 Punkten) bestehen bleibt. Durch die mit den Deckblattunterlagen neu hinzugekommenen Eingriffe reduziert sich der Kompensationsüberschuss somit um 5.991 Biotopwertpunkte. Der erforderliche Ausgleich ist dennoch erbracht.

Durch trassennahe Maßnahmen werden die enge räumlich-funktionale und weitgehend gleichartige Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen im Bereich der Bau- und Bau-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nebenflächen sowie eine Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes ermöglicht. Trassenferne Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Maßnahmenblätter beschreiben im Einzelnen folgende Maßnahmen:

- V 1 Umweltfachliche Bauüberwachung
- V 2 Ansaat Landschaftsrasen für feuchte Lagen in Entwässerungsgräben
- V 3 Bau einer Stützwand zum Erhalt von Einzelbäumen
- V 4 Kleintierdurchlässe an den Schallschutzwänden
- V 5 Entsorgung der Grünabfälle des Japanischen Staudenknöterichs
- S 1 Schutz vorhandener Gehölze durch Schutzzaun
- S 2 Schutz von Einzelbäumen
- M 1 Sukzessive Entwicklung
- M 2 Gehölzanpflanzung
- M 3 Waldmantel
- M 4 Ansaat Landschaftsrasen an Böschungen und in Trassennahbereichen
- M 6 Aufforstung
- M 7 Entwicklung von Gehölzstreifen
- M 8 Anpflanzung von Parkplatzgrün

Die ursprünglich unter Maßnahme M 5 vorgesehene Kompensationsmaßnahme Eidechsenhabitat bei der Baustelleneinrichtungsfläche 803 westlich von Bochum Hbf ist unter dieser Bezeichnung in den Deckblattunterlagen entfallen. Stattdessen wurden die Maßnahmen gemäß der artenschutzrechtlichen Prüfung angepasst:

- A_{CEF} 1 Lebensraumsicherung für Reptilien (Baustelleneinrichtungsfläche 803 westlich Bochum Hbf)
- A_{CEF} 2 Lebensraumsicherung für Zauneidechse und Schlingnatter (Baustelleneinrichtungsflächen 814 und 815 in Bochum-Langendreer)
- AV 1 Terminierung Avifauna
- AV 2 Baumkontrolle
- AV 3 Terminierung Kreuzkröte
- AV 4 Reptilienschutz

Die von den beteiligten Behörden mitgeteilten Auflagen zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Umweltfachliche Bauüberwachung

Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten Umwelt abwehren. Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so kom-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

plex, dass eine genehmigungskonforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung durch eine umweltfachliche Bauüberwachung gewährleistet werden kann.

Eine wirksame umweltfachliche Bauüberwachung erfordert eine detaillierte Beschreibung ihrer Aufgaben und Befugnisse, die zu einer Überfrachtung des Planfeststellungsbeschlusses führen würde. Deshalb erfolgten die Festsetzungen hinsichtlich der erforderlichen Qualifikation, der Aufgaben und Rechte, der Berichtspflichten der umweltfachlichen Bauüberwachung, ihrer Interaktion mit Projektleiter, Behörden und Bevölkerung, der organisatorischen Einbindung sowie der Pflichten der Vorhabenträgerin durch Bezugnahme auf den Teil VII des Umweltsleitfadens (Umweltfachliche Bauüberwachung); die darin aufgeführten Anforderungen sind zu erfüllen, soweit sie in der konkreten Situation einschlägig sind und nicht durch die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses modifiziert werden.

B.4.11.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen kann eine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die im Wirkraum des Planungsvorhabens nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden geschützten Arten vermieden werden.

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 Verbote zum Schutz von Tieren und Pflanzen der besonders geschützten Arten einschließlich deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. Standorte ge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

gen menschlichen Zugriff sowie ein Störungsverbot zum Schutz von Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten.

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

Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gilt für alle wildlebenden Tiere, die zu den besonders geschützten Arten im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG zählen.

Unter Nachstellen versteht man alle Handlungen, die der unmittelbaren Vorbereitung des Fangens, Verletzen oder Töten eines Tieres dienen, wie das Anlocken, das Auslegen von Ködern, das Aufstellen von Fallen, das Ansitzen, Verfolgen oder Hetzen (vgl. Müller-Walter im LKMMS § 44 Rn. 9). Fangen meint die Erlangung der tatsächlichen Gewalt über ein Tier. Dabei kommt es auf die Dauer der Beschränkung der Bewegungsfreiheit nicht an, so dass auch die wissenschaftliche Vogelberingung und das Umsiedeln im Rahmen einer Baufeldfreimachung dem Tatbestand unterfällt (vgl. LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Nr. 6.1.1; Meßerschmidt § 39 Rn. 12 und § 44 Rn. 31; a.A. Lau in Frenz/Müggenborg § 44 Rn. 8; Müller-Walter im LKMMS § 44 Rn. 13; Kratsch in Schumacher/Fischer-Hüftle § 44 Rn. 8; letztlich offen lassend BVerwG; Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12.10, juris Rn 130 und Urteil vom 28.03.2013 - 9 A 22.11, juris Rn. 143). Die betreffenden Fallkonstellationen sind über § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 oder § 45 Abs. 5 oder 7 BNatSchG zu lösen.

Verletzung ist jede Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit oder Beschädigung der Gesundheit eines Tieres. Bei der Planung und Zulassung von öffentlichen Infrastruktur- und privaten Bauvorhaben ist davon auszugehen, dass unvermeidbare betriebsbedingte Tötungen oder Verletzungen einzelner Individuen (z.B. durch Kollision von Fledermäusen oder Vögeln) als Verwirklichung sozialadäquater Risiken nicht unter den Verbotstatbestand fallen (vgl. BT-Drs. 16/5199, 21 und 16/12274, 70 f.). Eine Zurechnung erfolgt nur dann, wenn sich das Risiko eines Erfolgseintritts durch das Vorhaben aufgrund besonderer Umstände, etwa

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der Konstruktion der Anlagen, der topographischen Verhältnisse oder der Biologie der Arten, signifikant erhöht. Dabei sind Maßnahmen zur Risikovermeidung und -verminderung (z.B. Grünbrücken, Amphibiendurchlässe, Überflughilfen, Leitstrukturen oder Schutzzäune) in die Beurteilung einzubeziehen (vgl. BVerwGE 130, 299 Rn. 219 und 131, 274 Rn. 90 ff., ebenso Gellermann/Schreiber S. 38). In neueren Entscheidungen hat das BVerwG diesen Ansatz auch auf baubedingte Beeinträchtigungen übertragen (vgl. NuR 2014, 413, 423 und NuR 2014, 638, 648 unter Verweis auf Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12.10, juris Rn 123 ff.). Inzwischen ist die Signifikanzschwelle ausdrücklich in § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG verankert.

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) 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

Der Bestand der einzelnen Tiergruppen wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie zur Vorplanung (Laukhuf 2009 und 2011) berücksichtigt. Die Kartierung der Artengruppen durch das Planungsbüro Laukhuf erfolgte 2008 und wurde 2009 vertieft sowie ergänzt.

Für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurde auf diese Untersuchungsergebnisse zurückgegriffen, der Untersuchungsumfang jedoch erweitert.

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, deren Vorkommen im Planungsraum aufgrund der Lebensraumeignung der vorhandenen Lebensräume anhand einer Potenzialabschätzung zu erwarten oder nicht auszuschließen ist.

Eine Potenzialabschätzung wurde zunächst anhand einer Luftbildauswertung vorgenommen und im März 2011 durch eine Begehung des Plangebietes durch den Gutachter überprüft. Dabei wurde der Baumbestand im Eingriffsbereich und im engeren Umfeld auf Baumhöhlen, -spalten, abstehende Rinde sowie Nester oder Horste von prüfrelevanten Arten untersucht. Des Weiteren wurden Nachweise oder Hinweise auf frühere Vorkommen geschützter Arten

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

aus öffentlich zugänglichen Naturschutzdaten und Internetquellen berücksichtigt. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2011 und 2015 im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung in empfindlichen Bereichen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken (diese nur 2011) untersucht (Cochet Consult, 2011 und 2015).

Im Hinblick auf die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde zunächst geprüft, welche der Arten im Wirkraum des Bauvorhabens tatsächlich oder potenziell vorkommen. Für diese Arten erfolgte eine individuenbezogene Überprüfung.

Als Wirkraum wird der Raum bezeichnet, der durch das Vorhaben in Anspruch genommen bzw. standörtlich verändert wird oder in dem gegenüber dem Status quo zusätzliche Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können. Je nach Empfindlichkeit einer Tierart ist dieser Wirkraum unterschiedlich groß.

Der der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrundeliegende Wirkraum ist für die meisten Arten unmittelbar anlagebedingt auf die Fläche der Bahnanlage und deren baubedingte Randbereiche sowie die Baustellenerschließung beschränkt. Darüberhinausgehende Wirkungen können durch bauzeitliche Störungen und Lärm entstehen und hängen von der Ausstattung des Plangebietes mit Lebensraumelementen solcher Arten ab. Für die Gruppen der Fledermäuse und der Vögel ergab sich durch die Nutzung des Plangebietes als Teillebensraum eine Ausweitung des Wirkraums; für die Amphibien ist noch eine ergänzende Untersuchung ihrer Wanderkorridore erforderlich.

Artenschutzbezogene Feststellungen

Fledermäuse

Für den sehr heterogen durch zahlreiche Verkehrswege, Siedlungen, Grünanlagen, Gärten sowie Bahnbegleitvegetation geprägten Planungsraum wurde auf der Grundlage repräsentativer Erhebungen und einer Auswertung der Datenlage das Vorkommen folgender Fledermausarten als sicher, wahrscheinlich oder möglich eingeschätzt: Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Rauhauffledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus. Alle aufgeführten Arten sind streng geschützt. Der Erhaltungszustand von sechs Arten ist in NRW günstig; lediglich der Erhaltungszustand des Kleinen Abendseglers ist ungünstig.

Die Verkehrszunahme wird voraussichtlich nicht zu einer signifikanten Kollisionszunahme mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen dieser Arten führen; bei den Detektorsondierungen konnten aufgrund der Nutzungsstruktur im Planfeststellungsabschnitt keine tradierten Flugrouten festgestellt werden, die die Bahn queren. Die Streckenführung und die Streckengeschwindigkeit werden nicht verändert. Im Untersuchungsjahr 2011 konnten keine Querungen der Gleise und keine Nutzung des Luftraums über den Gleisanlagen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

durch Fledermäuse beobachtet werden. Lediglich Zwergfledermäuse wurden jagend entlang der bahnbegleitenden Gehölze beobachtet.

Auch wenn Gehölze seitlich der Schienenwege gefällt werden, sind keine Beeinträchtigungen der Jagdhabitats zu erwarten, da keine Änderung der Nutzungsstruktur erfolgt und es sich nur um einen temporären Gehölzverlust handelt.

Tötungen oder Verletzungen von Individuen der baumbewohnenden Arten (Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhauffledermaus) durch Verluste von Baumquartieren können mit Hilfe einer Baumkontrolle vor Baubeginn (Maßnahme AV 2) ausgeschlossen werden. Eine Verletzung von Verbotstatbeständen kann so gemäß § 44 Abs. 5 i.V.m. § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden werden. Die Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Reptilien

Bahnanlagen haben generell eine besondere Funktion für Reptilien als Lebensraum und als Wanderkorridor. Daher wird allen hier untersuchten Reptilienflächen - unabhängig von einem konkreten Nachweis - eine Grundbedeutung zugesprochen.

Eine Population der Mauereidechse wurde auf dem Gelände des Katholikentagsbahnhofs im Böschungsbereich des stillgelegten Gleises 402 festgestellt. Auch ein Vorkommen der Zauneidechse wird dort für möglich gehalten. Östlich von Bochum-Langendreer wurde auf einem stillgelegten Bahnbetriebsgelände die Zauneidechse als reproduzierende Art nachgewiesen und auch die Schlingnatter angenommen. Die weiteren Baufelder weisen keine geeigneten Habitatstrukturen auf, so dass Reptilien dort ausgeschlossen werden können.

Sowohl die Mauereidechse als auch die Zauneidechse sind tagaktiv und verbringen die Nacht in Verstecken, die sich in Hohlräumen, Lückensystemen, Mäuselöchern, Sandhaufen o.ä. befinden können. Wenn diese frostfrei sind, können sie auch als Winterquartier dienen.

Direkte Eingriffe in den Böschungsbereich bergen ein besonderes Konfliktpotenzial, da diese Bereiche von Reptilien zum Sonnen, als Versteck, als Eiablageplatz oder als Winterquartier genutzt werden könnten und jeder Eingriff die Zerstörung dieser Strukturen bzw. die direkte Tötung von Individuen zur Folge haben könnte. Ein weiteres Konfliktpotenzial besteht durch die Inanspruchnahme von Ödland wie Brachen und Ruderalfluren durch die Baustelleneinrichtung, weil diese Bereiche eine besondere Funktion als Nahrungshabitat und Teillebensraum von Reptilien haben.

Zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen erforderlich, die durch ein Lebensraumangebot im örtlichen Zusammenhang mit den geplanten Baustelleneinrichtungsflächen, jedoch außerhalb des Eingriffsbereichs, zur Aufrechterhaltung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Reptilien beitragen; hierzu dienen die Ver-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

meidungsmaßnahme AV 4 (Reptilienschutz) und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A_{CEF} 1 (Lebensraumsicherung für Reptilien an der Baustelleneinrichtungsfläche 803 westlich Bochum Hbf) und A_{CEF} 2 (Lebensraumsicherung für Zauneidechse und Schlingnatter an den Baustelleneinrichtungsflächen 814 und 815 in Bochum-Langendreer).

Da aber nicht ausgeschlossen werden kann, dass bis zum Baubeginn Individuen in das Bau-
feld einwandern, soll unmittelbar vor Baubeginn bei geeigneter Witterung eine Reptilienun-
tersuchung in den vom Baubetrieb in Anspruch genommenen Bereichen erfolgen. Bei Posi-
tivbefund werden weitere Vermeidungs-, Schutz- oder CEF-Maßnahmen zur Wahrung des
Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Population durchgeführt. Bis dahin sind alle Ar-
beiten, die zu Verbotverletzungen führen könnten, zu unterlassen.

Für die Mauereidechse wird angenommen, dass eine Vielzahl kleinerer Teile einer Metapo-
pulation über die rezenten und ehemaligen Bahnbetriebsflächen miteinander in Wechselbe-
ziehung stehen und sich entsprechend dem jeweiligen Grad der Sukzession auf den Teilflä-
chen verlagern. Bauzeitliche Verluste einzelner Individuen könnten trotz der geplanten Vor-
kehrungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden; eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG
wird dadurch erforderlich.

Vögel

Für die Artengruppe der Vögel wurden im Planfeststellungsabschnitt auf der Grundlage re-
präsentativer Erhebungen und einer Auswertung der Datenlage Vorkommen geschützter
Vogelarten nachgewiesen oder angenommen. Die Arten lassen sich unter den nachfolgend
aufgeführten Lebensraumtypen subsumieren (einzelne Arten können aufgrund der Besied-
lung verschiedener Lebensräume mehrfach auftreten):

- Wald, Waldrand, Feldgehölze, parkartige Bestände,
- Hecken, Gebüsche,
- Gewässer,
- Siedlungsrand, Siedlung,
- offene Landschaft.

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 50 Vogelarten erfasst. Unter diesen Arten be-
fanden sich auch Nahrungsgäste wie Baumfalke, Graureiher, Mäusebussard, Sperber und
Wanderfalke sowie Mehlschwalbe und Rauchschwalbe. Als Brutvögel wurden Kleinspecht,
Mittelspecht, Nachtigall, Rebhuhn und Turteltaube eingestuft. Habicht, Schleiereule, Turm-
falke, Waldkauz und Waldohreule werden sowohl als Brut- als auch als Nahrungsgäste ein-
geschätzt. Beim Kiebitz handelt es sich um einen Durchzügler.

Für die an Gehölzstrukturen gebundenen Vogelarten werden keine erheblichen Auswirkun-
gen zu erwarten sein, da ein dauerhafter Verlust von Gebüschlebensräumen nicht auftreten
wird.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Eine Verletzung oder Tötung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann für alle unter den Lebensräumen subsumierten Vogelarten durch Kollision mit dem Bahnverkehr, dem Baustellenverkehr oder durch die Beseitigung besetzter Quartiere entstehen. Dabei ist eine Gefährdung durch Verletzung oder Tötung baubedingt für brütende Adulte oder Nestlinge bzw. durch Zerstörung für Gelege gegeben. Die Gefährdung wird durch eine Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten vermieden (Maßnahme AV 1). Durch eine Baumkontrolle (Maßnahme AV 2) werden Verletzung oder Tötung von Vogelarten vermieden, die auch außerhalb der Brutzeit oder ganzjährig Nester oder Baumhöhlen nutzen.

Im Planfeststellungsabschnitt ist keine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Verkehrsströme und Optimierung der Verkehrsführung entsteht eine geringe Verkehrsverdichtung. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Verkehrszunahme graduell erfolgt und zu keiner signifikanten Kollisionszunahme mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen führt. Betriebsbedingte Risiken über die bereits vorhandenen hinaus entstehen nicht, da es sich lediglich um eine Umstrukturierung bestehender bzw. prognostizierter Verkehre handelt. Der Baustellenverkehr, der größtenteils aus langsam fahrenden Lastwagen besteht, wird im Sinne einer Gefährdung als nicht signifikant beurteilt.

Eine erhebliche Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG entsteht nicht. Ein baubedingter Lebensraumverlust durch Verlärmung und Scheuchwirkung ist auf die Bauzeit beschränkt und kann durch vorübergehende Verlagerung der Reviere kompensiert werden:

- Für die Vögel der Wälder, Waldränder, Feldgehölze und parkartigen Bestände bestehen Ausweichmöglichkeiten in nicht beeinträchtigte Wald- und Gehölzbestände nördlich und südlich der Bahnstrecke.
- Für die Vögel der Hecken und Gebüsche bestehen Ausweichmöglichkeiten in das gut strukturierte Umfeld südlich der Bahnstrecke.
- Der Lebensraum der Wasservögel liegt außerhalb der Beeinträchtigungszonen durch das Vorhaben (Gleisbauarbeiten, Baustelleneinrichtungen, Lärmschutzwände).
- Für die Vögel der Siedlungen und Siedlungsränder bestehen Ausweichmöglichkeiten in weniger gestörte Siedlungsrandbereiche im Umfeld der Baumaßnahme.
- Im Planfeststellungsabschnitt sind keine ausgesprochenen Offenlandarten nachgewiesen worden.

Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann für alle unter den Lebensräumen subsumierten Vogelarten eintreten, die ihre Nester in jedem Jahr neu bauen. In Verbindung mit der bereits genannten terminierten Baufeldfreimachung (Maßnahme AV 1) wird der Verbotstatbestand unwirksam. Zudem kann für die betroffenen Vogelarten angenommen werden, dass durch die oben dargelegten Möglichkeiten zur Brutplatzverlagerung und im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG der Verbotstatbestand nicht zur Wirkung gelangt. Für die Mehrfachnutzer von Fortpflanzungs- und Ruhestätten - im konkreten Planungsfall die Höhlenbrüter - ist festzustellen, ob

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

diese im signifikanten Umfang in Anspruch genommen werden. Im Eingriffsbereich wurden keine Höhlenbäume festgestellt, doch können bis zum Baubeginn Baumhöhlen entstehen. Deshalb ist vor Baubeginn eine Baumkontrolle durchzuführen (Maßnahme AV 2). Unter Beachtung der Terminierung der Baufeldfreimachung und der Kontrolle der Baumhöhlen ist auch für die Mehrfachnutzer der Verbotstatbestand nicht erfüllt.

Hinsichtlich der Störwirkung durch Lärm wird in der Fachliteratur für verschiedene besonders lärmempfindliche Brutvogelarten (Birkhuhn, Auerhuhn, Hohltaube, Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Raufußkauz, Tüpfelralle, Zwergdommel, Ziegenmelker, Wachtel, Wachtelkönig) ein kritischer Wert von mehr als 12 Minuten pro Stunde (6 Minuten pro Stunde für die Große Rohrdommel) Störung im Habitat während der artspezifischen Aktivitätszeit angegeben (Garniel/Mierwald, 2007). Bei Überschreitung droht eine Abnahme der Lebensraumeignung um 25 Prozent. Diese Vorbelastung besteht heute schon auf der stark befahrenen Fernverkehrsstrecke. Auf der S-Bahn-Strecke wird diese Belastung erreicht. Allerdings wurde keine der zwölf als besonders lärmempfindlich ermittelten Arten für den Planfeststellungsabschnitt als tatsächlich oder potentiell vorkommende Vogelart ermittelt.

Für die meisten Brutvogelarten entspricht die festgestellte Wirkung des Schienenverkehrslärms derjenigen von schwach befahrenen Landstraßen.

Für Rastvögel des Offenlands und der Gewässer werden weder für den Straßen- noch für den Schienenverkehr kritische Schallpegel benannt. Die Reichweite der akustischen Störwirkungen ist im Störradius der aus der Fachliteratur bekannten optischen Scheueffekte eingeschlossen (artspezifisch 100 bis 500 m).

Zusammenfassend ist feststellen, dass für die Vogelarten der genannten Lebensräume bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen AV 1 (Terminierung Avifauna) und AV 2 (Baumkontrolle) i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt ist. Die Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 5 BNatSchG erübrigt sich daher.

Amphibien

Im Zuge der Detektorsondierungen zur Erfassung der Fledermäuse im Umfeld des Plangebietes City-Tor Süd westlich Bochum Hbf wurden inmitten der Gleisbrachen und Spontanvegetation mehrere rufende Kreuzkröten verhört. Diese befanden sich zwar außerhalb der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsfläche, eine Betroffenheit der hochmobilen Art konnte jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die nachtaktive Kreuzkröte lebt tagsüber in Verstecken, die sich in Hohlräumen, Lücken, Mäuselöchern, Sandhaufen o.ä. befinden. Wenn diese Verstecke frostfrei sind, können sie auch als Winterquartier dienen. Daher kann eine Verletzung oder Tötung tagrunder oder überwintender Individuen nicht ausgeschlossen werden. Auch kann eine erhebliche Störung von Individuen durch die nächtliche Bautätigkeit nicht ausgeschlossen werden. Reproduktionsgewässer sind für die Art flache, möglichst vegetationslose und prädatorenfreie Mulden; solche bilden sich auf brachliegenden Bahnbetriebsflä-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

chen spontan nach Niederschlägen durch Oberflächenabfluss. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann daher ebenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind vorgezogene Maßnahmen zur Vermeidung einer bauzeitlichen Gefährdung von Individuen erforderlich. Durch die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen AV 3 (Terminierung Kreuzkröte) und AV 4 (Amphibien- und Reptilienschutz) kann das Verletzungs- und Tötungsverbot vermieden werden. Zuvor muss das Baufeld auf das Vorkommen der Kreuzkröte untersucht werden. Die Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 5 BNatSchG erübrigt sich.

Pflanzen

Bei Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, ist von einer Verbotverletzung des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG auszugehen, wenn ein Bestand einer streng geschützten Pflanzenart beeinträchtigt wird. Von einem solchen Bestand ist auszugehen, wenn Vorkommen lebensfähiger Entwicklungsformen (u.a. Samen und Früchte) streng geschützter Pflanzen nachgewiesen oder auf Grund der Biotopeignung und früherer, regelmäßiger Funde zu erwarten sind.

In den Eingriffsbereichen des Vorhabens wurden keine geschützten Pflanzenarten verzeichnet. Lediglich auf der Aufforstungsfläche (auf einer Erdeponie auf stillgelegten Bahnbetriebsflächen in Bochum-Langendreer) wurde der Breitblättrige Stendelwurz festgestellt. Die Standorte der Art können erhalten werden, indem sie von anderen Anpflanzungen und Ansaaten ausgenommen werden. Durch den Wiedereinbau des abgeschobenen und zwischengelagerten Oberbodens und die Verwendung von vor Ort gewonnenem Saatgut wird eine Gefährdung des Bestands der vorhandenen Pflanzenarten vermieden.

Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Das artenschutzrechtliche Tötungsverbot ist nicht erfüllt, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Das gilt nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßen- und Schienenverkehr (st. Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274 Rn. 91), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken (im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12.10, Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 13 Rn. 123, 127 zur Baufeldfreimachung). Dann ist eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG nicht erforderlich.

Für Reptilien werden die erforderlichen vorgezogenen artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt, die durch ein Lebensraumangebot im örtlichen Zusammen-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

hang mit den geplanten Baustelleneinrichtungsflächen den Erhaltungszustand der lokalen Population sichern.

Zur Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG) für Reptilien zur Vermeidung der in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Zugriffsverbote sind artspezifische Maßnahmen wie Absammeln, Fang und Zwischenhaltung erforderlich. Für die Mauereidechse wird angenommen, dass baubedingte Verluste einzelner Individuen trotz der konzipierten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können (vgl. Seiten 39a und 55 des Artenschutzbeitrags). Aus diesem Grund wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von der Vorhabenträgerin beantragt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10, BVerwGE 140, 149-178). Die Höhere und Untere Naturschutzbehörde wurden hierzu beteiligt.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert; weitergehende Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sind zu beachten.

Hängt die artenschutzrechtliche Zulässigkeit eines Vorhabens von Ausnahmen für mehrere Beeinträchtigungen ab, die dieselbe Art betreffen, so sind die Ausnahmevoraussetzungen in einer Gesamtschau der artenschutzwidrigen Beeinträchtigungen zu prüfen, weil sich nur so das für den Ausnahmegrund zu berücksichtigende Gewicht der Beeinträchtigungen und deren Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen sachgerecht erfassen lassen. Deshalb sind in die Ausnahmeprüfung die dem Tötungsverbot zuwiderlaufende Baufeldfreimachung und die möglicherweise dem Fangverbot widersprechenden CEF-Maßnahmen $A_{CEF\ 1}$ und $A_{CEF\ 2}$ einzubeziehen. Auch bei einer solchen Gesamtbetrachtung liegen die Ausnahmevoraussetzungen vor.

Das Planvorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen, die Abweichungen von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG rechtfertigen. Voraussetzung dieses Ausnahmegrundes ist nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Es reicht vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 Rn. 153; Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20/08, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 55).

Diesen Anforderungen genügt das Vorhaben. Die tatbestandlichen Handlungen sind nur von begrenztem Gewicht. Für das Einfangen der Tiere, um sie vor Tötung oder Schädigung zu bewahren, liegt das auf der Hand. Da im Zuge der Fangaktion bei fachgerechter Durchfüh-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

rung voraussichtlich nur ein relativ kleiner Anteil der Tiere übersehen und damit einem Tötungsrisiko ausgesetzt wird und durch die vorgesehenen Schutzzäune zumindest der ganz überwiegende Teil der im Ausgleichshabitat ausgesetzten Tiere an einer Rückwanderung in ihre angestammten, von der Baufeldräumung betroffenen Lebensräume gehindert wird, gilt Ähnliches für die zu erwartenden Tötungen.

Ein Verlust von Flächen, welche den Tieren als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen, tritt nur für die Dauer der Baudurchführung ein. Nach Abschluss der Bauarbeiten können die zuvor geräumten Bereiche wieder besiedelt werden. Für die Dauer der Baudurchführung werden Rückzugshabitats in ausreichendem Umfang geschaffen bzw. durch Aufwertungsmaßnahmen in ihrer Aufnahmekapazität gestärkt. Dass die betreffenden Flächen schon bisher Mauer- und Zauneidechsen als Lebensraum dienten, macht deutlich, dass sie die grundlegenden Habitatanforderungen erfüllen. Ihre Eignung ist zwar in der Vergangenheit durch zunehmende Verbuschung stark gemindert worden, aber dem kann durch einfache, verlässlich wirkende Maßnahmen gegengesteuert werden. Es ist deshalb plausibel, dass zum einen eine hohe Aufwertungskapazität besteht und zum anderen die Umgestaltung ihre Wirkung nicht verfehlt. Da eine Rückwanderung in die angestammten Habitate durch die Schutzzäune nur vorübergehend unterbunden wird und anschließend auch die in den Baufeldern gelegenen Habitatflächen wieder zur Verfügung stehen, wird die Vernetzung der Habitate und damit ein genetischer Austausch auf Dauer möglich sein. Das gilt umso mehr, als die CEF-Maßnahmen durch ein Monitoring begleitet werden (vgl. Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz, 2009, S. A 177 f.).

Ferner ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein hoher Stellenwert zukommt. Er manifestiert sich in der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als vordringlicher Bedarf. Dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ist deshalb letztlich höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des Artenschutzes.

Zumutbare Alternativen im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG fehlen. Eine andere Trassenführung, um eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbote auszuschließen, kam nicht in Betracht. Die Baumaßnahmen betreffen weit überwiegend den Umbau vorhandener Eisenbahnbetriebsanlagen und nicht den großräumigen Neubau von Schienenwegen.

Darüber hinaus ist auch die weitere Voraussetzung erfüllt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern darf. Anders als für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt es für die Erteilung einer Ausnahme nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Ent-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

scheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Für die Beurteilung, ob dies zutrifft, ist der Planfeststellungsbehörde ein Beurteilungsspielraum eingeräumt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 a.a.O. Rn. 60 m.w.N.).

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag hat sich bei der nachgewiesenen Mauereidechse auch mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die Gesamtheit der Populationen in ihren Verbreitungsgebieten, bei der ebenfalls nachgewiesenen Zauneidechse und der potentiell vorkommenden Schlingnatter zumindest mit denen auf die örtlichen Populationen auseinandergesetzt (vgl. Nr. 3.3.3 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags). Er ist zu dem Ergebnis gekommen, der Erhaltungszustand dieser Arten werde sich nicht verschlechtern, und stützt diese Einschätzung zum einen auf vorhandene Ausweichhabitats, zum anderen auf die vorgesehenen Maßnahmen zur Schaffung bzw. Aufwertung von Ausgleichshabitats und schließlich darauf, dass die Inanspruchnahme der Habitatflächen nur während der Zeit der Baudurchführung erforderlich ist; nach Abschluss der Bauarbeiten können die zuvor geräumten Bereiche wieder besiedelt werden. Die Vernetzung der Flächen untereinander bleibt nicht zuletzt über die in Betrieb befindlichen Bahntrassen langfristig erhalten. Wenn sich schon der Erhaltungszustand der lokalen Population durch das Vorhaben nicht verschlechtert, so ist auch der Schluss gerechtfertigt, dass es in dem räumlich weiter zu ziehenden Bereich des natürlichen Verbreitungsgebiets ebenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Arten kommen wird.

Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist ebenfalls Genüge getan. Dies gilt auch insoweit, als er verlangt, dass die Populationen der betroffenen Arten in ihren natürlichen Verbreitungsgebieten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Wenngleich der Erhaltungszustand der Mauereidechse und der Schlingnatter ungünstig und der Erhaltungszustand der Zauneidechse zwar noch günstig aber mit verschlechternder Tendenz sein mag, schließt Art. 16 Abs. 1 FFH-RL die Erteilung einer Ausnahme dennoch nicht aus. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (vgl. EuGH, Urteil vom 14.06.2007 - Rs. C-342/05, Slg. 2007 S. I-4713 Rn. 29) kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-RL auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - BVerwG 9 A 5.08, BVerwGE 136, 291 Rn. 141 f.). Dass keine Verschlechterung eintritt, ist bereits ausgeführt worden. Ebenso wenig behindert das Vorhaben Bemühungen, den Erhaltungszustand der beiden Arten, die einen ungünstigen Erhaltungszustand haben, in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10, BVerwGE 140, 149 - 178).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.12 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 NWVBI. 2006, 322). Zudem ist die dezentrale Beseitigung von (geringverschmutztem) Niederschlagswasser vielfach durch Ersparende 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, 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, a.a.O. § 55 Rn. 23).

Das Niederschlagswasser, das auf den Gleisanlagen der bestehenden Bahnstrecken anfällt, gilt im Allgemeinen als belastet. Vor Versickerung in das Grundwasser durchfließt das Niederschlagswasser jedoch ausreichend dicke belebte Bodenschichten, die einen Abbau der belastenden Inhalts- oder Schadstoffe gewährleisten.

Die Entwässerung der Bahnstrecken erfolgt durch - teilweise bestehende, teilweise neu zu bauende - Bahnseitengräben und -mulden und Tiefenentwässerungen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Rahmen der Ausführungsplanung der Versickerungsanlagen ist der Nachweis zu erbringen, dass keine kontaminierten Böden durchsickert werden bzw. ein Austrag von Schadstoffen aus angrenzenden Bodenbereichen ausgeschlossen werden kann. Als Beurteilungsmaßstab sind die Prüfwerte nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für den Wirkungspfad Boden - Grundwasser (Abschnitt 3.1 des Anhangs 2 der Verordnung) heranzuziehen.

Ein Bodenaustausch ist aber nicht nur zur Vermeidung der Durchsickerung von mit Schadstoffen belasteten Bodenschichten erforderlich, sondern auch dann, wenn die Durchlässigkeit unbelasteter Bodenschichten zur Sicherstellung der erforderlichen Sickerleistung nicht ausreichend ist.

Die Versickerungsanlagen sind nach den mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmten Ausführungsunterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik zu errichten und zu betreiben. Die einschlägigen technischen Vorschriften, insbesondere das DWA-Arbeitsblatt A 138 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser), sind zu beachten.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält zum Schutz der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers die von den beteiligten Behörden mitgeteilten Nebenbestimmungen und gewährleistet so in Verbindung mit der vorliegenden Planung die Einhaltung der einschlägigen Regelungen.

B.4.13 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Im Zuge der Baudurchführung 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 übernommen, um eine ordnungsgemäße Entsorgung zu gewährleisten.

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.4.14 Denkmalschutz und Bodendenkmalschutz

Im Planbereich und unmittelbar daran angrenzend befinden sich folgende denkmalrechtlich geschützte Anlagen:

- Denkmalgeschützter Friedhof im Kortum Park
- Baudenkmal Hauptbahnhof Bochum

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Baudenkmäler und ihre Umgebung werden durch die Baumaßnahmen nicht wesentlich beeinträchtigt.

Auf die Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 15 DSchG NW und das Veränderungsverbot des Bodendenkmals und der Entdeckungsstelle nach § 16 DSchG NW wurde hingewiesen.

B.4.15 Arbeitsschutz

Die Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen sind eine Konkretisierung staatlicher Arbeitsschutzvorschriften für sichere und gesunde Arbeitsbedingungen auf Baustellen und geben den Stand der Technik bezüglich Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen wieder. In den Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen sind die Erkenntnisse darüber zusammengestellt, wie die im Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und den darauf gestützten Verordnungen, insbesondere in der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV), gestellten Anforderungen erfüllt werden können.

Mit der Einhaltung dieser Regeln werden die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der auf der Baustelle Beschäftigten verbessert und zur Verhütung von Unfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ebenso beigetragen wie zum störungsfreien Bauablauf.

Die Regeln wurden vom Ausschuss für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (ASGB) aufgestellt und der Entwicklung angepasst und vom Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung im Bundesarbeitsblatt bekannt gegeben.

Die von der Eisenbahn-Unfallkasse und von der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz, mitgeteilten Nebenbestimmungen und Hinweise wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.4.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

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

Der Planfeststellungsbeschluss enthält im verfügenden Teil die notwendigen Nebenbestimmungen zum Schutz der Leitungen und Kabel der Versorgungsunternehmen.

Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Privatrechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Die Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes (Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 48/2001 vom 19.12.2001, Az.: S 16/08.33.00/59 Va 01; VkB1. 2002, S. 113 ff.) gelten analog.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Dieser Fall ist im Planfeststellungsabschnitt jedoch nicht gegeben.

B.4.17 Straßen, Wege und Zufahrten

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben bestehen und werden durch das Bauvorhaben nicht dauerhaft geändert oder unterbrochen.

Unvermeidliche Straßensperrungen während des Zeitraums der Baudurchführung sind mit den jeweils zuständigen Behörden und Baulastträgern abzustimmen.

Die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungspflicht für Behelfsumfahrungen sind in einer gesonderten Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweils zuständigen Behörden und Baulastträgern zu regeln.

Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin mit den Straßenbaulastträgern sowie mit betroffenen Eigentümern privater Wirtschaftswege und Zufahrten eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.

B.4.18 Eisenbahnbetriebsanlagen

Die Baumaßnahme wird unter weitgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes durchgeführt. Streckensperrungen beschränken sich auf kurze Zeiträume.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf den Bahnbetrieb auf die Bewertung und Entscheidung zu den Stellungnahmen der Abellio Rail NRW GmbH und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) verwiesen.

B.4.19 Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

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

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

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

werbsplan sollte dabei mindestens im Maßstab 1:1.000 gefertigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988 - 4 C 1.85, NVwZ 1989, 252). Die in der Unterlage 10.1 enthaltenen Grunderwerbspläne erfüllen diese Anforderung.

Zur Realisierung des Vorhabens ist die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken lediglich eines privaten Dritten erforderlich. Dauerhaft beansprucht werden Grundstücke der Stadt Bochum. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 9) aufgeführt und in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.1) dargestellt.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das unbedingt notwendige Maß dimensioniert worden. Eine Reduzierung der Inanspruchnahme der Grundstücke ist nicht möglich, weil andernfalls die Ziele der Planung nicht zu erreichen sind.

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

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

B.4.20 Ausführungsplanung und Inbetriebnahmegenehmigung

Im Planfeststellungsbeschluss 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 sind bei der Detailierung der fachplanerischen Genehmigungsunterlagen nicht erkennbar.

Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die durch das Vorhaben berührten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 5/96).

Soweit die Planung den Bau oder die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des Eisenbahnsystems der Europäischen Union zum Gegenstand hat, enthält der Planfeststellungsbeschluss auch Hinweise auf das von der Vorhabenträgerin zu beachtende Inbetriebnahme-genehmigungsverfahren und die anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Eisenbahninfrastruktur, die vom räumlichen Anwendungsbereich der TSI ausgenommen ist und für die die Eisenbahn-Inbetriebnahme-genehmigungsverordnung (EIGV) nicht ausnahmsweise TSI für anwendbar erklärt, müssen die notifizierten nationalen technischen Vorschriften und die nationalen technischen Vorschriften einhalten. Für die übrige Infrastruktur sind die nationalen technischen Vorschriften maßgeblich.

B.4.21 Sofortige Vollziehung

Der antragsgegenständliche Planfeststellungsabschnitt gehört zum Projekt Rhein-Ruhr-Express. Das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express ist Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und dort als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen (vgl. Abschnitt 2 Unterabschnitt 1 Nr. 17 der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes - BSchWAG).

Gemäß § 18e Abs. 2 AEG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, für die nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ein vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung.

Der Planfeststellungsbeschluss ist deshalb kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

B.4.22 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).

B.4.23 Bewertung der Stellungnahmen

B.4.23.1 Stellungnahme des Bundeseisenbahnvermögens

Schreiben vom 13.11.2014, Az.: BEV 2522 Lwbp Höntrop 1

Das Bundeseisenbahnvermögen erhebt gegen das Vorhaben keine Bedenken. Anregungen oder Änderungswünsche werden nicht vorgetragen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bewertung und Entscheidung

können entfallen.

B.4.23.2 Stellungnahme des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen

Schreiben vom 17.11.2014, Az.: 22-345-Ro

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV NRW) teilt mit, dass von der Baumaßnahme kein Natura 2000-Gebiet und kein Naturschutzgebiet betroffen sei. Daher könne auf eine nähere Prüfung sowie Stellungnahme durch das LANUV NRW verzichtet werden. Die Belange von Natur und Landschaft könnten hinreichend von den zuständigen Landschaftsbehörden der Stadt Bochum und der Bezirksregierung Arnsberg wahrgenommen werden. Sollten im weiteren Verlauf des Verfahrens noch Fragen entstehen, die eine Beteiligung des LANUV NRW erfordern, könne das LANUV NRW gezielt durch die Landschaftsbehörden hinzugezogen werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

Die Landschaftsbehörden (jetzt: Naturschutzbehörden) der Stadt Bochum und der Bezirksregierung Arnsberg wurden als Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren beteiligt. Es wird auf die Bewertungen und Entscheidungen zu den jeweiligen Stellungnahmen verwiesen.

B.4.23.3 Stellungnahme der Thyssengas GmbH

Schreiben vom 21.11.2014, Az.: N-L-D/An2014-TÖB-0916

Die Thyssengas GmbH informiert darüber, dass sich innerhalb des Planfeststellungsabschnitts die Gasfernleitung L05002 mit der Schutzstreifenbreite 6,0 m und die Gasfernleitung L05006 mit der Schutzstreifenbreite 8,0 m befänden. Diese Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH verliefen jedoch in Bereichen, in denen gemäß den Lageplänen der Antragsunterlagen sowie gemäß der telefonischen Auskunft der Vorhabenträgerin vom 11.11.2014 keine baulichen Veränderungen stattfänden.

Mit der Stellungnahme übersendet die Thyssengas GmbH Übersichtspläne und Bestandspläne mit den eingetragenen Leitungstrassen der Gasfernleitungen. Die Lage der Gashochdruckleitungen sei in generalisierter Form dargestellt. Abweichungen gegenüber der tatsächlichen Lage seien möglich. Die Unterlagen dürften nur für Planungszwecke verwendet und nicht an Baufirmen weitergegeben werden. Zusätzlich werden die allgemeine Schutzanwei-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

sung für Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH sowie die Betriebsanweisung 130.1 für hochspannungsbeeinflusste Gastransportleitungen übersandt.

Hinsichtlich eventueller Folgekostenregelungen bittet die Thyssengas GmbH um Abstimmung mit ihrer Fachabteilung N-L; örtlich zuständig für die Gasfernleitungen sei die Abteilung B-L-H.

Die Gasfernleitungen und insbesondere ihre Betriebssicherheit unterlägen den Bestimmungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtgV). Für die Betriebssicherheit der Leitungen gelte das DVGW-Regelwerk (vgl. § 49 Abs. 2.2 EnWG und § 2 Abs.2 GasHDrLtgV). Gashochdruckleitungen würden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet und betrieben. Für Gashochdruckleitungen aus Stahlrohren mit Betriebsdrücken ab 16 bar gelte das DVGW-Arbeitsblatt G 463.

Die Gasfernleitungen seien in einem Schutzstreifen verlegt, der grundbuchlich gesichert sei und der die räumliche Voraussetzung zur Überwachung nach dem DVGW-Arbeitsblatt 466-1 schaffe.

Die Gasfernleitungen unterlägen einer Hochspannungsbeeinflussung. Bei Arbeiten an den Gasrohrleitungen bestünde eine elektrische Gefährdung durch hohe Berührungsspannungen. Die Schutzmaßnahmen gemäß AfK-Empfehlung Nr. 3, technischer Empfehlung Nr. 7 und Thyssengas GmbH-Betriebsanweisung 130.1 seien anzuwenden.

Dem Überfahren der Gasfernleitungen mit Baufahrzeugen bei unbefestigter Oberfläche in Längs- bzw. Querrichtung könne die Thyssengas GmbH nur nach zuvor erfolgten druckverteilenden Maßnahmen (wie Auslegen von Baggermatratzen) zustimmen. Baustelleneinrichtungen oder das Lagern von Bauelementen seien im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.

Die Thyssengas GmbH bittet um weitere Beteiligung am Verfahren.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Sollten im weiteren Projektverlauf noch Betroffenheiten erkennbar oder Leitungsumlegungen erforderlich werden, werde die Vorhabenträgerin rechtzeitig Kontakt mit der Thyssengas GmbH aufnehmen.

Die zugesandten Unterlagen würden nur für Planungszwecke verwendet. Eine Weitergabe an eine Baufirma werde nicht erfolgen.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Sollten im weiteren Projektverlauf doch noch Betroffenheiten erkennbar oder Leitungsumlegungen erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, rechtzeitig Kontakt mit der Thyssengas GmbH aufzunehmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen des Abschnitts A.4.1 verwiesen, unter denen auch Vorkehrungen zum Schutz von Leitungstrassen der Versorgungsunternehmen - zum Teil nur vorsorglich - angeordnet sind.

B.4.23.4 Stellungnahme der Eisenbahn-Unfallkasse

Schreiben vom 26.11.2014, Az.: 54

Die Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) weist auf die Notwendigkeit der Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung, auf die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften bei Arbeiten im Bereich von Gleisen und auf das Erfordernis eines Sicherheitsraumes neben den Gleisen hin.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Bewertung und Entscheidung

Die von der Eisenbahn-Unfallkasse mitgeteilten Hinweise wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.1).

B.4.23.5 Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz

Schreiben vom 02.12.2014, Az.: 55.1-Do/G124/14/Pag

Die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55 Technischer Arbeitsschutz, teilt eine Auflage zur Erkundung der Baubereiche auf das Vorkommen von Gefahrstoffen sowie Hinweise zur Erstellung eines Wartungs- und Reinigungskonzeptes für die Bahnsteige und Aufzüge sowie zu den Arbeitsschutzmaßnahmen auf den Baustellen zur Übernahme in den Planfeststellungsbeschluss mit.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Auflage und die Hinweise zu beachten.

Bewertung und Entscheidung

Die Auflage und die Hinweise zum Arbeitsschutz wurden in die Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses übernommen (vgl. Abschnitte A.4.4 und A.5.1).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.23.6 Stellungnahme der Westnetz GmbH (für oberirdische Leitungen)

Schreiben vom 04.12.2014, Az.: DRW-S-LK/1691/DS/97.509/Bx

Die Westnetz GmbH weist einleitend darauf hin, dass ihre Stellungnahme nur für folgende, oberirdisch verlaufende Hochspannungsfreileitung gilt:

- 110-kV-Hochspannungsfreileitung Pöppinghausen - Laer, Bl. 1691 (Maste 37 bis 41)

Bezüglich der ebenfalls im Planungsbereich vorhandenen, unterirdisch verlegten Hochspannungskabel sowie bezüglich der Anlagen des Verteilnetzes (Mittel-, Niederspannungs- und Fernmeldenetz sowie Umspannanlagen) erfolgen noch separate Stellungnahmen.

Das Vorhaben kreuzt bei km 150,430 mit der Strecke 2158 die Hochspannungsfreileitung zwischen den Masten 37 und 38 und bei km 4,340 mit der Strecke 2190 die Hochspannungsfreileitung zwischen den Masten 40 und 41.

Zur Orientierung über die Leitungsführungen werden Lagepläne mit dem Hinweis übersandt, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungsachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben.

Zu dem Vorhaben trägt die Westnetz GmbH keine Anregungen vor, da im Bereich der Hochspannungsfreileitung keine Baumaßnahmen geplant seien.

Die Stellungnahme ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die RWE Deutschland AG als Eigentümerin des 110-kV-Netzes.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

Die Hochspannungsfreileitungen der Westnetz GmbH sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

B.4.23.7 Stellungnahme der Westnetz GmbH (für unterirdische Leitungen)

Schreiben vom 05.12.2014, Az.: DRW-S-LK/1911/Wu/97.518/Bx

Die Westnetz GmbH weist einleitend darauf hin, dass ihre Stellungnahme nur für folgende, unterirdisch verlegte Hochspannungskabel gilt:

- 110-kV-Hochspannungskabel Katharinastraße - Buddenbergplatz, Bl. 1911
- 110-kV-Hochspannungskabel Eppendorf - Höntrop, Bl. 1917

Bezüglich der ebenfalls im Planungsbereich vorhandenen, oberirdisch verlaufenden Hochspannungsfreileitungen erfolgt eine separate Stellungnahme.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zur Orientierung über die Lage der unterirdisch verlegten Hochspannungskabel werden Planunterlagen übersandt.

Dem Bauvorhaben könne nur dann zugestimmt werden, wenn die Vorhabenträgerin die mitgeteilten (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: in den Nebenbestimmungen enthaltenen und hier zur Vermeidung von Wiederholungen nicht aufgeführten) Auflagen beachte.

Abschließend weist die Westnetz GmbH darauf hin, dass der Bauunternehmer gegenüber der RWE Deutschland AG im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden haftet, die durch ihn oder seine Erfüllungsgehilfen an den Hochspannungskabeln und deren Zubehör verursacht würden.

Die Stellungnahme ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die RWE Deutschland AG als Eigentümerin des 110-kV-Netzes.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und erwidert, dass im Bereich Kreuzstraße zwischen km 15,67 und km 15,79 der Strecke 2160 nördlich eine Schallschutzwand errichtet werde. Für die Querung des 110-kV-Hochspannungskabels Katharinastraße - Buddenbergplatz würden Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Das 110-kV-Hochspannungskabel Eppendorf - Höntrop sei durch das Vorhaben nicht betroffen.

Vor Beginn der Bauarbeiten würden von der beauftragten Baufirma aktuelle Planunterlagen bei der Westnetz GmbH angefordert. Auch die weiteren Hinweise würden beachtet.

Bewertung und Entscheidung

Unter den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.4.1 sind auch Vorkehrungen zum Schutz von Leitungstrassen der Versorgungsunternehmen - zum Teil nur vorsorglich - angeordnet.

B.4.23.8 Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH

Schreiben vom 07.12.2014, Az.: PTI 11, PPB L2

Die Deutsche Telekom Technik GmbH übersendet mit ihrer Stellungnahme einen Lageplan mit ihren Kabeltrassen. Durch den Neubau der Verbindungskurve in Bochum-Langendreer seien Telekommunikationsanlagen im Bereich Oberstraße und Dürener Straße betroffen, die in ihrem Bestand erhalten bleiben müssten. Zum Schutz dieser Telekommunikationsanlagen müssten die ebenfalls mit der Stellungnahme übersandte Kabelschutzanweisung sowie die allgemein gültigen technischen Vorschriften über die Unterbringung von Leitungen und Anlagen in öffentlichen Flächen beachtet werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Abschließend informiert die Deutsche Telekom Technik GmbH darüber, dass Neuverlegungen bzw. Änderungen an ihren Telekommunikationsanlagen im Planungsbereich nicht vorgesehen seien.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, dass im Bereich Oberstraße und Dürener Straße für die vorhandenen Telekommunikationsanlagen Schutzmaßnahmen vorgesehen würden. Auch die weiteren Hinweise würden beachtet.

Bewertung und Entscheidung

Unter den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.4.1 sind auch Vorkehrungen zum Schutz von Telekommunikationsanlagen angeordnet.

B.4.23.9 Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Schreiben vom 09.12.2014, Az.: 45-60/III-048-14-Ltg/Mil

Die Bundeswehr erhebt keine Einwände gegen das Bauvorhaben.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen.

B.4.23.10 Stellungnahme der Abellio Rail NRW GmbH

Schreiben vom 16.12.2014

Die Abellio Rail NRW GmbH teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass sie als Betreiberin der SPNV-Linien RE 16 Essen - Hagen - Iserlohn/Siegen und RB 40 Essen - Hagen von den geplanten Änderungen der Eisenbahninfrastruktur im Raum Bochum direkt betroffen sei. Sie nehme im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger VRR und NWL Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge zur Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen im Schienenpersonennahverkehr wahr. Vor diesem Hintergrund nehme sie zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung.

1. Technische Auslegung der eingleisigen Verbindungskurve in Bochum-Langendreer

Dem Erläuterungsbericht sei zu entnehmen, dass sich im Planfeststellungsabschnitt 5b folgende Änderungen für die Linien RE 16 und RB 40 ergeben: Aktuell verkehren die Linien RE 16 und RB 40 zwischen Bochum-Langendreer und Essen Hbf über die zukünftige RRX-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Kernstrecke, was gemäß dem Erläuterungsbericht zukünftig zu Kapazitätsüberschreitungen auf dieser Strecke führen werde. Daher sollen diese beiden Linien zwischen Bochum-Langendreer und Essen Hbf auf die S-Bahn-Strecke verlegt werden, wozu eine neue, eingleisige Verbindungskurve aus Richtung Witten zur S-Bahn-Strecke im Bereich Bochum-Langendreer notwendig wird. Diese soll die beiden Linien RE 16 und RB 40 über Bochum-Langendreer auf die S-Bahn-Strecke in Richtung Bochum Hbf führen, so dass diese Linien anschließend auch über die S-Bahn-Strecke weiter bis Essen Hbf fahren können.

Gegen diese Planung erhebt die Abellio Rail NRW GmbH folgende erhebliche Bedenken:

1.1 Gemäß den Planunterlagen sei die neue Verbindungskurve im Bereich Bochum-Langendreer im Gegensatz zur heutigen zweigleisigen Einführung in die Fernbahn nur eingleisig ausgeführt, besitze aber eine Länge von rund 1,2 km, so dass sich einschließlich Weichenbereichen, Signalen und Durchrutschwegen ein faktisch eingleisiger Betriebsbereich von ca. 2 bis 2,5 km Länge ergeben werde. Addiere man den Abstand zwischen Hauptsignal und Vorsignal vor den Weichenbereichen, ab denen die Kurve beginnt, ergäben sich weitere ca. 2 km Strecke, auf denen zumindest Geschwindigkeitseinbrüche und Fahrzeitverluste entstehen würden, solange sich ein Gegenzug in der eingleisigen Verbindungskurve oder im Weichenbereich befindet, da dann das Vorsignal noch den Begriff „Halt erwarten“ anzeige und der Zug demzufolge vorzeitig abgebremst werden müsse.

1.2 Nach aktueller Fahrplanlage, die durch den Integrierten Taktfahrplan (ITF) vorgegeben sei und die aufgrund von Anschlussbindungen u.a. in Siegen, Hagen und Essen sowie durch das Flügelkonzept für die eingleisige Stichstrecke Letmathe - Iserlohn auch nicht verändert werden könne, lägen die planmäßigen Zugkreuzungen sehr knapp vor bzw. hinter der eingleisigen Verbindungskurve im Bereich Bochum-Langendreer. Beispielsweise sei zu erwarten, dass die RB 40 von Bochum Hbf kommend in Richtung Witten das Verbindungsgleis bzw. den Weichenbereich etwa zur Minute 29/30 verlässt, während die RB 40 aus Richtung Witten in Richtung Bochum Hbf etwa zur Minute 33 in die Verbindungskurve einfährt. Zwischendurch würden noch etwa 1 bis 2 Minuten für das Auflösen der Fahrstraße Richtung Witten und das Bilden der Fahrstraße Richtung Bochum Hbf benötigt, so dass der Zug Richtung Bochum Hbf schon am Vorsignal keine Durchfahrt signalisiert bekomme und abbremmen müsse, was einen Fahrzeitverlust und Verspätungen bedeute.

Bei einer Verspätung des Zuges Essen - Hagen von mehr als 2 Minuten ergäben sich also bereits Trassenkonflikte und eine Verspätungsübertragung auf den Gegenzug. Verlässt der RE 16 aus Richtung Bochum Hbf kommend das Verbindungsgleis etwa zur Minute 54/55, während der RE 16 in Richtung Bochum Hbf etwa zur Minute 05 in das Verbindungsgleis einfährt, ergäben sich unter Berücksichtigung von Zeiten für die Fahrstraßenauflösung und Fahrstraßenbildung sowie aufgrund des Vorsignalabstandes ab einer Verspätung von ca. 5 bis 6 Minuten Trassenkonflikte und eine Verspätungsübertragung auf den Gegenzug. Gerade die RE 16 sei aufgrund ihres Langlaufes Siegen - Essen über 152 km und der Kurzwende

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

in Essen Hbf erfahrungsgemäß verspätungsanfällig, so dass das beschriebene Szenario kein theoretisches sei.

1.3 Gemäß den Planunterlagen soll die neue Verbindungskurve im Bereich Bochum-Langendreer im Gegensatz zur heutigen niveaufreien Kreuzung des Gegengleises der Fernbahn keine niveaufreie Kreuzung des Gegengleises mit Überwerfungsbauwerk über die S-Bahn-Hauptstrecke mehr besitzen, d.h. alle Züge, die aus Richtung Witten kommen, müssten das S-Bahn-Richtungsgleis nach Dortmund niveaugleich kreuzen, um in das S-Bahn-Richtungsgleis nach Bochum einfädeln zu können. Hierbei ergäben sich im aktuellen Fahrplan gleich mehrfach Trassenkonflikte mit dem S-Bahn-Verkehr:

- RB 40: EBO (XX:21) nach EWIT (XX:33) (innerhalb der HVZ)
Konflikt mit S 1: XX:30 und Gegenrichtung XX:28 in Bochum-Langendreer
- RE16: EBO (XX:47) nach EWIT (XX:57) (innerhalb der HVZ)
Konflikt mit S 1: XX:50 und Gegenrichtung XX:48 in Bochum-Langendreer
- RE16: EWIT (XX:02) nach EBO (XX:13) (innerhalb der HVZ)
Konflikt mit S 1: XX:10 und Gegenrichtung XX:08 in Bochum-Langendreer

Dies werde dazu führen, dass Züge des RE 16 und/oder der RB 40 immer wieder auf der eingleisigen Verbindungskurve stehend die Einfädelung in die S-Bahn-Strecke (nach Durchfahrt der S-Bahnen in beiden Richtungen) abwarten müssten und Verspätungen erlitten. Gleichzeitig könne dann der Gegenzug in Richtung Witten nicht in die Verbindungskurve einfahren und blockiere solange das S-Bahn-Richtungsgleis nach Dortmund für den S-Bahn-Verkehr. Die Verspätungen würden sich im Tagesverlauf massiv aufschaukeln.

Damit seien ständige Verspätungen und Anschlussverluste auf der Kernstrecke des Rhein-Ruhr-S-Bahn-Netzes zu erwarten, die sich über den Knoten Essen auf die Linien S 3 und S 9 sowie gegebenenfalls auch auf die S 6 übertragen. Das Aufschaukeln der Verspätungen auf den Linien RB 40 und RE 16 werde dazu führen, dass die kurzen Wenden in Essen Hbf nicht mehr gehalten werden könnten und deshalb Züge vorzeitig in Bochum Hbf wenden müssten. Dieser Bahnhof sei auf der S-Bahn-Strecke aber gar nicht (mehr) für endende, wendende und beginnende Züge ausgelegt. Während der RE 16 im Bahnsteiggleis wende, werde hier der S-Bahn-Verkehr behindert. Auch deshalb seien ständige Verspätungen auf der Kernstrecke des Rhein-Ruhr-S-Bahn-Netzes zu erwarten. Zusätzlich werde es an der Tagesordnung sein, dass der RE 16 aufgrund der Wendeproblematik mit starken Verspätungen in Richtung Sauerland und Südwestfalen verkehrt, so dass Verspätungen aus dem Ruhrgebiet bis nach Letmathe verschleppt würden und die Flügelzüge nach Iserlohn ausfallen müssten. Dies führe dazu, dass eine zuverlässige und pünktliche Anbindung dieser mit 95.000 Einwohnern größten Stadt des Märkischen Kreises, die wichtige Mittelzentrumsfunktionen wahrnimmt, gefährdet sei. Es sei ebenfalls zu erwarten, dass die o.g. Verspätungen aufgrund nur geringer Fahrzeitreserven bis in den ca. 120 km entfernten Bahnknotenpunkt Siegen verschleppt würden und hier überregional bedeutende und gemäß ITF mit sehr kurzen Übergangszeiten und ohne Reserven ausgelegte Anschlüsse ins Rhein-Main-Gebiet gefährdeten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Flexibilität für langfristige Änderungen im Betriebsprogramm des RE 16 oder der RB 40 (z.B. die perspektivische Durchbindung der RB 40 auf die RB 91 in Hagen zur Herstellung einer zusätzlichen umsteigefreien Verbindung aus dem Sauerland und Siegerland ins Ruhrgebiet, insbesondere im Spätverkehr, wenn der RE 16 nicht mehr verkehrt) und auch des S-Bahn-Systems zwischen Bochum und Dortmund würde durch den eingleisigen Zwangspunkt und die höhengleiche Einfädelung erheblich reduziert. Planungen in den aktuellen Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger könnten dadurch eventuell nicht mehr umgesetzt werden.

Die Abellio Rail NRW GmbH hält es für fahrlässig, im Rahmen eines Projektes, welches die verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für eine Qualitätssteigerung des SPNV im zentralen Ruhrgebiet verbessern soll, die Infrastruktursituation für die Linien S 1, RE 16 und RB 40 derart zu verschlechtern, dass hier dauerhaft eine pünktliche und störungsfreie Betriebsabwicklung gefährdet wird, die Auswirkungen auf das gesamte Ruhrgebiet und darüber hinaus haben könnte.

Die Abellio Rail NRW GmbH stimmt daher der geplanten eingleisigen Verbindungskurve für die Fahrtrelation Bochum - Witten in Bochum-Langendreer nur unter der Voraussetzung zu, wenn sichergestellt wird, dass zeitgleich mit der Inbetriebnahme dieser Kurve für die gegenläufige Fahrtrelation Witten - Bochum eine weitere Verbindungskurve mit niveaufreier Kreuzung des S-Bahn-Richtungsgleises Bochum - Dortmund in Betrieb genommen wird, um eine zuverlässige Betriebsabwicklung mit Flexibilitätsreserven zu ermöglichen und eine Verschlechterung des Infrastrukturstandes zu vermeiden. Die Genehmigung dieser zusätzlichen Verbindungskurve Witten - Bochum könne in einem eigenen Planfeststellungsverfahren erfolgen, sofern die gleichzeitige Inbetriebnahme mit der im Planfeststellungsabschnitt 5b geplanten Verbindungskurve Bochum - Witten sichergestellt sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu Nr. 1 der Stellungnahme)

1.1 Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die neue Situation durch die Maßnahmen im Rahmen des Projektes RRX im Konstruktions- und Simulationsprogramm LUKS nachgebaut worden seien. Die Konstruktion sei gemäß der aktuellen Konstruktionsrichtlinie konfliktfrei und mit ausreichenden Pufferzeiten versehen.

1.2 Die Vorhabenträgerin geht von einer pünktlichen Abfahrt der beiden Linien RE 16 und RB 40 in Essen Hbf aus. Da es keine Konflikte bei der Ausfädelung in Essen-Kray Süd mehr geben wird, könnten beide Linien auskömmlich in Essen Hbf wenden und damit auch pünktlich zurückfahren.

Gegenüber der heutigen Situation mit Führung über die Fernbahnstrecke werde es keine Konflikte mehr mit anderen Linien bei der Einfädelung in Essen-Kray Süd geben. Da das S-Bahn-System äußerst pünktlich sei, erwartet die Vorhabenträgerin bei der Fahrt über die S-Bahn-Strecke weiterhin eine hohe Pünktlichkeit. Die Gegenfahrt aus Witten kommend werde kaum beeinflusst.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

1.3 Durch die konfliktfreie Konstruktion in LUKS ist die Vorhabenträgerin der Ansicht, dass die von der Abellio Rail NRW GmbH beschriebenen Situationen nicht oft auftreten werden. Durch die lange Wende in Hagen hätte insbesondere die RB 40 hervorragende Möglichkeiten, jedwede Verspätung sofort wieder abzubauen.

Der Bahnhof Bochum Hbf biete im S-Bahn-System beidseits des Bahnsteigs Wendemöglichkeiten, die heute auch genutzt würden. Westlich des Bahnsteigs stünde ein Weichentrapez samt Einstiegshilfen für Kurzwenden im Streckengleis zur Verfügung. Östlich sei für längere Abstellungen eine an beide Gleise angeschlossene Wendeanlage vorhanden.

Bei absehbaren längerfristigen Linienbrechungen auch im Rahmen von Baustellen bestünde weiterhin die auch heute schon genutzte Möglichkeit zur Fahrt über die Güterzuggleise bis Gleis 2 in Bochum Hbf. Das Gleis 2 werde heute nur von wenigen Güterzügen durchfahren und biete genügend Kapazität.

Die aktuellen und beschlossenen Änderungswünsche der Aufgabenträger seien berücksichtigt worden. Den Aufgabenträgern sei die Planung bekannt. In den aktuellen ITF-Planungen seien für die Zukunft die RRX-Infrastrukturen hinterlegt und berücksichtigt worden.

Die Planung und die Erstellung einer zweiten Kurve seien nach der durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung nicht erforderlich und somit auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bewertung und Entscheidung (zu Nr. 1 der Stellungnahme)

Der Planfeststellungsbeschluss kann durch Nebenbestimmungen eine Modifikation des Vorhabens herbeiführen. Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen, hinnehmbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2014 - 4 A 11.02, NVwZ 2004, 732). Allerdings darf der Vorhabenträgerin auf diese Weise auch nicht ein Vorhaben aufgedrängt werden, das sie in dieser Gestalt gar nicht verwirklichen will (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.12.1988 - 7 B 98.88). Das Vorhaben wird nicht nur durch das Projektziel definiert, sondern auch durch die von der Vorhabenträgerin für die Zielverwirklichung gewählte Grundkonzeption. Diese wird von der Vorhabenträgerin mit ihrem Antrag bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.07.1988 - 7 C 88.87, BVerwGE 80, 21 [24]). Die Grundkonzeption des Vorhabens betreffende Modifikationen bedürften einer entsprechenden Änderung des Antrags durch die Vorhabenträgerin.

Der von der Abellio Rail NRW GmbH für notwendig erachtete zweigleisige Ausbau der Verbindungskurve ist nicht aufgrund des Projektes Rhein-Ruhr-Express erforderlich. Die Ausbaumaßnahme wurde dennoch von der Vorhabenträgerin untersucht, allerdings mit dem Ergebnis, dass diese Ausbaumaßnahme nicht zur Verwirklichung des angestrebten Konzeptes umgesetzt werden muss. Aus den vorliegenden eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen der Vorhabenträgerin und den Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Analysen für das Projekt RRX lässt sich die Notwendigkeit der von der Abellio Rail NRW GmbH beschriebenen Ausbaumaßnahme zum einen nicht ableiten. Dies gilt insbesondere auch, weil der Abellio Rail NRW GmbH (und auch dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) die Pläne der Vorhabenträgerin spätestens mit Beginn der Planauslegung im November 2014 bekannt waren, die Taktverdichtung der Linie S 1 jedoch erst im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens im Mai 2015 von den Aufgabenträgern beschlossen wurde.

Dem angeregten Infrastrukturausbau würde es in diesem Verfahren zum anderen an einer Planrechtfertigung fehlen. Raumbedeutsame Vorhaben tragen ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern sind im Hinblick auf die von ihnen ausgehenden Auswirkungen auf rechtlich geschützte Belange Dritter und auf die Umwelt rechtfertigungsbedürftig. Dies liegt auf der Hand, wenn das Vorhaben die Enteignung fremden Grundeigentums erfordern würde und damit enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet. Insbesondere ein zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve könnte mit erheblich größeren Eingriffen in Grundstücke Dritter und in Natur und Landschaft verbunden sein als die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung eingereichte Lösung.

Die Vorhabenträgerin kann deshalb nicht zur Erweiterung ihrer Planung um die angeregten Ausbaumaßnahmen verpflichtet werden. Es steht den Beteiligten jedoch frei, zur Steigerung der Betriebsqualität den zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve in einem separaten Planfeststellungsverfahren zu beantragen.

2. Fehlende Berücksichtigung baustellenbedingter Betriebserschwerungskosten

Die Antragsunterlagen enthielten bisher keine Ausführungen, wie die Vorhabenträgerin es vermeiden wolle, dass baustellenbedingte Erschwerungskosten bei der Einwenderin Abellio Rail NRW GmbH anfielen bzw. wie diese minimiert und angemessen ausgeglichen werden sollen.

Baustellenbedingte Erschwerungskosten seien hier sowohl als öffentlicher wie auch privater Belang nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG abwägungsrelevant, weil die Einwenderin Betreiberin der SPNV-Linien RE 16 Essen - Hagen - Siegen und RB 40 Essen - Hagen sei und der Betrieb durch die geplanten Baumaßnahmen signifikant beeinträchtigt werde. Insofern bestünde der öffentliche Belang, die Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch die Einwenderin nicht mit vermeidbaren Kosten zu belasten.

Ferner bestünde der private Belang, die Einwenderin nicht bei der grundrechtlich geschützten Ausübung ihres Gewerbes zu beeinträchtigen.

Der geplante Ausbau greife mit seinen zu erwartenden Streckensperrungen, Umleitungen, Langsamfahrstellen und sonstigen Erschwernissen offensichtlich in Belange und Rechte der Einwenderin ein. Die Antragsunterlagen enthielten bisher jedoch keine Ausführungen, wie

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

die Beeinträchtigungen bei der Einwenderin vermieden, minimiert oder ausgeglichen werden sollen. Ohne entsprechende Angaben sei der Einwenderin insofern bisher keine nähere Auseinandersetzung mit der sie insoweit betreffenden Planung möglich. Die fehlende Behandlung des Themas lasse befürchten, dass die insoweit maßgeblichen Belange bisher nicht oder zumindest nicht mit der gebotenen Gewichtung berücksichtigt worden seien. Auch gebe es zu dieser Thematik kein nachgelagertes Entschädigungsverfahren, das die wirtschaftlichen Nachteile der Einwenderin ausgleichen würde.

Die Planfeststellungsbehörde könne ohne entsprechende Angaben auch keine abwägungsfehlerfreie Planfeststellungsentscheidung treffen. Mangels entsprechender Informationen könne sie ebenfalls keine Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufnehmen, die effektiv sicherstellen könnten, dass bei der Einwenderin keine baustellenbedingten Erschwerniskosten anfielen bzw. dass diese minimiert und angemessen ausgeglichen würden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu Nr. 2 der Stellungnahme)

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sie generell nicht die Kosten von Schienenersatzverkehr oder anderen baubedingten Erschwernissen übernehme; vielmehr seien diese vom Zugangsberechtigten zu tragen. Dies entspreche den Regelungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG.

Gegenüber anderen im Korridor Essen - Bochum betroffenen Linien im Nah- und Fernverkehr erwartet die Vorhabenträgerin bei den aktuell von der Einwenderin betriebenen Linien RE 16 und RB 40 keine übermäßigen Beeinträchtigungen.

Während der Ertüchtigung der S-Bahn-Strecke zur Aufnahme der beiden Linien RE 16 und RB 40 könnten diese auf dem heutigen Linienweg über die Fernbahnstrecke verbleiben. Ein Wechsel sei erst nach Fertigstellung der Ertüchtigung vorgesehen, bis dahin entstünden durch diese Teilbaumaßnahme keine Beeinträchtigungen. Nachdem die Linien RE 16 und RB 40 verlagert worden seien, würden beide Linien durch die weiteren Teilbaumaßnahmen auf der Fernbahnstrecke nicht mehr beeinträchtigt.

Bewertung und Entscheidung (zu Nr. 2 der Stellungnahme)

Bereits durch den von der Vorhabenträgerin geplanten Bauablauf werden betriebliche Einschränkungen für die von der Abellio Rail NRW GmbH betriebenen Nahverkehrslinien so weit wie möglich vermieden.

Für die von der Abellio Rail NRW GmbH behaupteten dennoch entstehenden Erschwerniskosten und Umsatzeinbußen stellen die hier relevanten Bestimmungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Satz 2 VwVfG keine rechtliche Anspruchsgrundlage für eine Entschädigung dar.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der in § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG normierte Anspruch ist im System der Inhalts- und Schrankenbestimmungen im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG von der Eigentumsbestandsgarantie mitumfasst. Er stellt sich als eine spezifische Ausprägung des fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebotes dar. Hinter ihm steht das gesetzgeberische Anliegen, auch solchen Einwirkungen, die nicht die Merkmale eines unmittelbaren Eingriffs mit dem Ziel der Enteignung aufweisen, äußerste Grenzen zu setzen, die mit einer gerechten Abwägung nicht mehr überwindbar sind. Macht die Planfeststellung zur Verwirklichung der mit dem Plan verfolgten Ziele Festsetzungen erforderlich, die sich infolge der durch das Bauvorhaben verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen, so darf der dadurch hervorgerufene Interessenkonflikt nicht im Wege einer die privaten Belange ohne weitere Folgen zurückstellenden Abwägung gelöst und damit in Wahrheit unbewältigt bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.03.1979 - 4 C 41.75, BVerwGE 57, 297; Urteil vom 11.12.1981 - 4 C 69.78, BVerwGE 64, 270). Die Planungsbehörde hat zu prüfen, ob den Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende und mit der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ohne weiteres durchsetzbare Regelung. Denn anders als im Falle enteignungsrechtlicher Vorwirkung bietet das Verfahrensrecht keine Handhabe, über den Ausgleich von Beeinträchtigungen, die sich als lediglich mittelbare Folge des Planvorhabens darstellen, in einem gesonderten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Sieht der Planfeststellungsbeschluss insoweit keine Schutzvorkehrungen vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft eintritt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.05.1987 - 4 C 17-19.84, BVerwGE 77, 295). Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 9.89, NVwZ 1993, 477).

§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG hat Surrogatcharakter. Sein Anwendungsbereich reicht nicht weiter als die Primärregelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Greift § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kein Raum (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.06.2007 - 4 A 2004.05, BVerwGE 129, 83; Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 4.04, BVerwGE 123, 23; BVerfG, Beschluss vom 23.02.2010 - 1 BvR 2736/08, NVwZ 2010, 512). § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eröffnet daher keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249).

Die Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Satz 2 VwVfG setzen nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer voraus. Die von der Einwenderin befürchteten Erschwernisse und Umsatzeinbußen begründen aber keine Rechtsbeeinträchtigung im Sinne dieser Bestimmungen, insbesondere nicht des Eigentumsgrundrechts nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, sofern dieses auch den Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbetriebes schützen sollte (weiterhin offen gelassen in BVerfG, Urteil vom 06.12.2016 - 1 BvR 2821/11 u.a., NJW 2017, 217 und juris Rn. 240). Denn aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigen-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

tumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehören (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11, BVerwGE 143, 249 m.w.N.).

Für einen relevanten Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb wegen einer Existenzgefährdung sind keine Anhaltspunkte ersichtlich; die Abellio Rail NRW GmbH selber trägt hierzu auch nichts vor.

Greift demnach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG tatbestandlich nicht ein, ist auch für die Anwendung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, der Surrogatcharakter hat, von vornherein kein Raum (vgl. zum Ganzen VGH Mannheim, Urteil vom 20.04.2017 - 5 S 907/15, juris Rn. 43, 47).

Der Vortrag der Abellio Rail NRW GmbH, ihr entstünden baustellenbedingte Betriebsschwerniskosten, ist jedoch als Belang grundsätzlich in die planungsrechtliche Abwägung einzustellen. Die Vorhabenträgerin erwiderte hierzu jedoch, dass aufgrund des geplanten Bauablaufs keine relevanten Beeinträchtigungen entstünden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an, dass die Linien RE 16 und RB 40 nicht übermäßig durch die Bauausführung beeinträchtigt werden. Der vorgesehene Bauablauf ermöglicht die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs mit Ausnahme kurzer Sperrpausen. Die Zumutbarkeitsschwelle wird hierdurch nicht überschritten, so dass dieser Belang der Abellio Rail NRW GmbH ohne Entschädigung zurückzustellen ist.

Im Ergebnis ist ein Anspruch auf Entschädigung auch abzulehnen, weil dieser Belang nicht schutzwürdig ist. Denn die Abellio Rail NRW GmbH ist aufgrund der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG dazu verpflichtet, eventuelle baubedingte Erschwernisse selbst zu tragen.

Die Benutzung der Strecken durch die Abellio Rail NRW GmbH erfolgt auf Grundlage der im Rahmen des Nutzungsverhältnisses geltenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen; hierbei handelt es sich um die durch die Bundesnetzagentur geprüften und nicht beanstandeten Zugangs- und Nutzungsbedingungen zum Schienennetz der DB Netz AG, an deren Erstellung die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich mit Stellungnahmen beteiligen können. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthalten Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für den Zugang zum und die Nutzung des Schienennetzes der DB Netz AG. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthalten auch ein ausdifferenziertes und von der Bundesnetzagentur geprüftes Regelungssystem hinsichtlich der Bewältigung der Folgen von Baumaßnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das die Interessen der Beteiligten wahrt. Bezogen auf die Verfügbarkeit der Infrastruktur während der Durchführung von Baumaßnahmen enthalten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

konkrete Regelungen, die die Rechte und Pflichten der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen regeln und damit den Umfang der jeweiligen Rechtspositionen bestimmen. Danach hat die Vorhabenträgerin das Recht, genehmigte Baumaßnahmen durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat dabei die in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen vorgegebenen Regelungen und Fristen zu beachten, wobei die Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen soweit wie möglich berücksichtigt werden. Mit dem von der Vorhabenträgerin beschriebenen Bauablauf werden betriebliche Einschränkungen für die von der Abellio Rail NRW GmbH betriebenen Nahverkehrslinien so weit wie möglich vermieden.

3. Vereinbarkeit der Betriebskonzepte verschiedener Nutzer mit der geplanten Infrastruktur

Für die geplante neue Eisenbahninfrastruktur bestünde bisher kein mit den unterschiedlichen Betreibern - insbesondere der Einwenderin - abgestimmtes verkehrlich-betriebliches Nutzungskonzept, in das die Erfahrungen aus der laufenden Betriebsabwicklung eingeflossen seien. Die Einwenderin sei inhaltlich an der Erstellung eines zukünftigen Nutzungskonzeptes nicht beteiligt worden. Angesichts der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur auch durch Unternehmen außerhalb der Deutschen Bahn AG sei es bei der Abstimmung der Infrastruktur auf die Betriebskonzepte notwendig, auch Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der Deutschen Bahn AG signifikant inhaltlich bei der Konzepterstellung zu beteiligen, um eine zukünftige effiziente Nutzung der Infrastruktur unter Berücksichtigung aktuell vorliegender betrieblicher Praxiserfahrungen zu gewährleisten. Das vorliegende Planungsergebnis einer eingleisigen Verbindungskurve sei ein aussagekräftiges Beispiel für die Auswirkungen der mangelhaften Einbindung.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu Nr. 3 der Stellungnahme)

Die auch über Ausschreibungszeiträume hinausgehende notwendige verkehrliche Abstimmung gewährleiste die Vorhabenträgerin neben dem hier angewendeten öffentlichen Planfeststellungsverfahren durch dauernde Kommunikation und Beratung mit den Aufgabenträgern als den maßgebenden Bestellorganisationen im Schienenpersonennahverkehr. Nur den Aufgabenträgern sei die langfristige und über den Planungszeitraum hinausgehende Verkehrsentwicklung wenigstens in Ansätzen bekannt.

Bewertung und Entscheidung (zu Nr. 3 der Stellungnahme)

Die rechtliche Beurteilung einer Planung ist der Schwierigkeit ausgesetzt, dass Planung zunächst ein vorgegebener außerrechtlicher Vorgang ist, der eigenen Sachgesetzlichkeiten und Sachstrukturen unterliegt. Die Vorhabenträgerin wählt - ausgehend von vorhandenen Daten und gestützt auf Prognosen künftiger Entwicklungen - die mit der Planung zu verwirklichenden Ziele aus, um aus der Vielzahl verschiedener Möglichkeiten eine bestimmte zukünftige Gestaltung der Verkehrsanlagen festzulegen. Als Entscheidungsprozess vollzieht

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

sich die Planung notwendigerweise in mehreren aufeinanderfolgenden Stufen. Die Phasen der Problemformulierung, Bestandsaufnahme, Bestandsanalyse, Entwicklungsprognose und Festlegung des Zielsystems, zu denen die Abellio Rail NRW GmbH eine Beteiligung wünscht, können gesetzlich jedoch nicht in Einzelheiten geregelt sein, weil die Komplexität und Konnexität der Regelungsgegenstände eine umfassende und tiefgestaffelte gesetzliche Determination unmöglich machen (vgl. Battis, Öffentliches Baurecht, 1998, S. 13 ff.).

Die Anstoßfunktion des gesetzlich geregelten Anhörungsverfahrens wurde im vorliegenden Fall erfüllt. Die Abellio Rail NRW GmbH hat mehrere umfangreiche Stellungnahmen zu der Planung abgegeben.

Die Bewertung der Abellio Rail NRW GmbH, dass die von der Vorhabenträgerin geplante eingleisige Verbindungskurve unzureichend sei, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Vorhabenträgerin hat zutreffend den Ausbaubedarf auf den Umfang beschränkt, der zur Erreichung der mit dem Projekt Rhein-Ruhr-Express verfolgten Ziele erforderlich ist. Für einen darüberhinausgehenden Ausbau der Verkehrsanlagen zur Erfüllung von mit anderen Planungen verfolgten Zielen würde es bereits der Planrechtfertigung in dem antragsgegenständlichen Vorhaben fehlen. Es ist auch nicht erkennbar, dass diese anderen Planungen durch das Vorhaben behindert würden.

4. Fehlende Berücksichtigung als Träger öffentlicher Belange

Die Einwenderin Abellio Rail NRW GmbH erbringe auf den Linien RE 16 Essen - Hagen - Iserlohn - Siegen und RB 40 Essen - Hagen Schienenpersonennahverkehrsleistungen und sei daher eine Trägerin öffentlicher Belange. Bisher sei sie im Verfahren jedoch nur als Private beteiligt worden. Die Einwenderin bittet darum, künftig auch ausdrücklich als Trägerin öffentlicher Belange beteiligt zu werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu Nr. 4 der Stellungnahme)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Einwenderin zukünftig als Trägerin öffentlicher Belange im Verfahren zu berücksichtigen.

Bewertung und Entscheidung (zu Nr. 4 der Stellungnahme)

Zu beteiligen sind nach § 73 Abs. 2 VwVfG diejenigen Behörden, deren öffentlich-rechtlicher Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Behörde ist jede Stelle, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt (vgl. § 1 Abs. 4 VwVfG). Der Aufgabenbereich einer Behörde wird berührt, wenn ihr durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG) eine an sich begründete eigene Entscheidungszuständigkeit genommen wird (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1997, 212). Gleiches gilt, wenn Behörden an dem an sich durchzuführenden Zulassungsverfahren insoweit beteiligt gewesen wären, als mit ihnen das Benehmen hätte hergestellt oder gar ihr Einvernehmen hätte eingeholt werden müssen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73 Rn. 34).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

§ 73 Abs. 2 VwVfG benutzt nicht den weiten Begriff der Träger öffentlicher Belange, sondern den engeren funktionellen Behördenbegriff des § 1 Abs. 4 VwVfG.

Die Abellio Rail NRW GmbH ist bereits keine Behörde, noch hat sie eine entsprechende Entscheidungszuständigkeit; sie kann ihre Forderung auf ausdrückliche Beteiligung als Trägerin öffentlicher Belange deshalb nicht ohne weiteres auf § 73 Abs. 2 VwVfG stützen.

In der Praxis werden im Anhörungsverfahren aber auch weitere Stellen beteiligt. Hierzu zählen insbesondere die Träger von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (elektrische Energieversorgung, Gasversorgung, Wasserver- und -entsorgung, Verkehrsinfrastruktur). Diese auch in RL 14 Abs. 1 i.V.m. Anhang 2 Nr. 4 der Planfeststellungsrichtlinien vorgesehene Verfahrensweise ist im Hinblick auf die vom Abwägungsgebot geforderte umfassende Zusammenstellung der berührten öffentlichen Belange sachgerecht (für ein enges Begriffsverständnis vgl. hingegen Ziekow, VwVfG, § 78 Rn. 8).

Demnach wäre eine Beteiligung der Abellio Rail NRW GmbH, wenn nicht als Behörde, so doch als weitere Stelle vertretbar. Eine Entscheidung hinsichtlich dieses Vortrags der Einwenderin ist der Planfeststellungsbehörde allerdings verwehrt, weil die Anhörungsbehörde das Anhörungsverfahren eigenverantwortlich durchführt.

Die zu beteiligenden Behörden müssen durch die Anhörungsbehörde so über das Vorhaben unterrichtet werden, dass sie sachgerecht darüber entscheiden können, ob eine weitere Beteiligung im Verfahren angezeigt ist. Nicht erforderlich ist, dass die Anhörungsbehörde von sich aus und damit unaufgefordert den zu beteiligenden Behörden die vollständigen Planunterlagen übersendet (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1997, 212).

Eine beteiligte Stelle kann sich durch die Planung zugleich in ihren eigenen Rechten verletzt sehen und sich die Möglichkeit bewahren wollen, gegen den Planfeststellungsbeschluss gegebenenfalls verwaltungsgerichtlich vorzugehen. In dieser Hinsicht ist die Stelle dann nicht Behörde i.S.d. § 73 Abs. 2 VwVfG, sondern Betroffene. Sie muss daher, um mit ihrem Vorbringen nicht präkludiert zu werden, innerhalb der Frist des § 73 Abs. 4 VwVfG Einwendungen als Betroffene erheben (st. Rspr.; vgl. BVerwG, NVwZ 2005, 813 [815]; BVerwG, NVwZ 1995, 905 [906 f.]).

Diese Möglichkeiten waren der Einwenderin Abellio Rail NRW GmbH durch die Auslegung der Planunterlagen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Anhörungsverfahren gegeben. Die Anstoßwirkung der Planauslegung wurde erfüllt, eine mögliche Betroffenheit konnte erkannt werden und eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Vorhaben war möglich; dies zeigen die abgegebenen Einwendungen.

Stellungnahme der Abellio Rail NRW GmbH beim Erörterungstermin am 16.02.2016

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Abellio Rail NRW GmbH teilt mit, dass sie grundsätzlich alle Einwendungen aus ihrem Schreiben vom 16.12.2014 auch nach Erwidern der Vorhabenträgerin aufrecht erhalte, auch wenn die Einwendungen nicht noch einmal vollständig ausdrücklich dargestellt würden.

Ergänzend führt die Abellio Rail NRW GmbH aus, dass die Vorhabenträgerin ihre Erwidern auf drei Annahmen gründe, die bei näherer Betrachtung nicht stichhaltig seien:

- Es werde von einem jederzeit pünktlichen und störungsfreien Betrieb ausgegangen, mit dem die eingleisige Verbindungskurve in Bochum-Langendreer trotz der Belegung mit bis zu sechs Zügen pro Stunde ausreichend sei.
- Es werde vom aktuell abgewickelten bzw. absehbaren Zugangebot ausgegangen, unter dem die eingleisige Infrastruktur ausreichend sei.
- Es seien keine „besonders übermäßigen“ Beeinträchtigungen der Linien RE 16 und RB 40 durch die anstehenden Baumaßnahmen zu erwarten.

Zur ersten Annahme der Vorhabenträgerin eines jederzeit pünktlichen und störungsfreien Betriebs trägt die Abellio Rail NRW GmbH folgende Gegenargumente vor:

Die Vorhabenträgerin habe die von der Abellio Rail NRW GmbH geschilderten betrieblichen Konfliktpunkte mit dem pauschalen Verweis auf das Simulationsprogramm LUKS zurückgewiesen. Der Verweis auf ein Computerprogramm stelle in der Sache jedoch keine inhaltliche Befassung mit der Einwendung dar und ersetze die Befassung auch nicht. Das Programm LUKS könnte einen Fehler haben oder falsch bedient worden sein. Eine Abstimmung der betrieblichen Parameter mit den betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. über derzeit und zukünftig eingesetzte Fahrzeuge, fahrplanmäßige realistische Haltezeiten) habe nicht stattgefunden. Die Vorhabenträgerin müsse daher inhaltlich auf die vorgebrachten Punkte eingehen.

Außerdem werde von der Vorhabenträgerin darauf verwiesen, dass nach der „aktuellen Konstruktionsrichtlinie“ die Konstruktion „konfliktfrei“ möglich sei. Üblicherweise könnten Trassen nur unter Hinzunahme bestimmter Zugcharakteristika der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Haltezeitvorgaben berechnet bzw. simuliert werden. Dies sei hier offenbar unterblieben. Daher sei der Abellio Rail NRW GmbH nicht klar, was hier wie berechnet worden sei.

Insgesamt hält die Abellio Rail NRW GmbH es für kritisch, dass die Vorhabenträgerin sich selber und ohne Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ohne Offenlage der Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung die betriebliche Machbarkeit ihrer Infrastrukturplanung bestätigt. Es werde nicht klar, welches eisenbahnbetriebswissenschaftliche Institut hier mit welchem Auftrag mitgewirkt hat. Hier müsse zwingend eine unabhängige Institution zwischengeschaltet werden und die Ergebnisse müssten den Verkehrsbeteiligten, welche den Betrieb auf der Infrastruktur abwickeln, offengelegt werden.

Von den Gleisen 9 und 10 in Essen Hbf ausgehend, müssten sich der RE 16 und die RB 40 künftig in Essen-Steele in die S-Bahn einfädern und seien hier (wie im Status quo mit Einfä-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

delung in die Fernbahn in Essen-Kray Süd) ebenfalls in hohem Maße von der Pünktlichkeit anderer Züge abhängig.

In Bochum-Langendreer erfolge gemäß dem Planfeststellungsantrag eine höhengleiche Ein- und Ausfädelung der Linien RE 16 und RB 40 aus der S-Bahn, so dass eine Abhängigkeit von bis zu acht Zugfahrten pro Stunde mit der S 1 bestünde. Dies stelle eine eindeutige Verschlechterung gegenüber dem Status quo mit einer niveaufreien Ausfädelung aus der Fernbahn in Bochum-Langendreer dar.

Zudem sei bei der Fahrt über die S-Bahn aus Richtung Osten kommend ein vorzeitiges Wenden in Bochum Hbf zum Verspätungsabbau nicht mehr möglich, da das Wenden nur im Streckengleis der dicht belegten S-Bahn (künftig acht Fahrten je Stunde) stattfinden könne. Aufgrund der Weichenlage müsste hierfür fast bis zum Haltepunkt Bochum-Ehrenfeld weitergefahren werden. Eine Bahnsteigwende schon in Bochum Hbf aus Richtung Osten kommend sei aufgrund einer fehlenden Weichenverbindung nicht möglich.

Im Jahr 2015 habe die Pünktlichkeit der Linien RE 16 und RB 40 zwischen 84 und 94 Prozent auf Basis einer maximalen Abweichung von 180 Sekunden geschwankt, d.h. in einem Monat seien bis zu 16 Prozent der Züge im Mittel mehr als drei Minuten verspätet gewesen. Die S 1 habe gemäß VRR-Qualitätsbericht 2014 bei einer Pünktlichkeit von ca. 93 Prozent gelegen (weniger als vier Minuten verspätet).

Ab einer Verspätung des RE 16, der RB 40 oder der S 1 von mehr als drei Minuten werde die Betriebsabwicklung im Bereich der neuen eingleisigen Kurve Bochum-Langendreer und der höhengleichen S-Bahn-Kreuzung kritisch, da hier je Stunde eigentlich bis zu acht Züge der S 1 und bis zu sechs Züge des RE 16 und der RB 40, in der Summe also bis zu vierzehn Züge, pünktlich sein müssten, damit alle Zugfahrten ohne Verzögerungen abgewickelt werden könnten. Dass dieser Fall in der Spitzenstunde der Hauptverkehrszeit eintrete, sei bei den genannten Pünktlichkeitsquoten rein mathematisch (Multiplikation der Wahrscheinlichkeiten) nur noch mit einer Wahrscheinlichkeit von ca. 30 Prozent zu erwarten.

Die Infrastruktur der Linien S 1, S 3 und S 9, die zukünftig von den Linien RE 16 und RB 40 mitbenutzt werden soll, weise im Bereich Essen Hbf - Essen-Steele heute schon eine sehr dichte Belegung von achtzehn Fahrten pro Stunde auf. Ab dem Jahr 2020 würden die Taktverdichtung auf der S 1, die Durchbindung des RE 14 bis nach Essen-Steele Ost und die neue Linie RB 41 zu einem Zuwachs (ohne RE 16 und RB 40) auf zweiundzwanzig Fahrten pro Stunde führen, so dass die S-Bahn-Strecke stärker ausgelastet sei als die bisher von den Linien RE 16 und RB 40 genutzte Fernbahn Essen - Bochum mit ca. zwölf Fahrten pro Stunde (ohne RE 16 und RB 40).

Zudem bedienten die Linien RE 16 und RB 40 weniger Halte als die S-Bahn, womit die Infrastrukturnutzung der S-Bahn ein sehr inhomogenes Geschwindigkeitsprofil erhalte. Wie dies mit der Annahme der Vorhabenträgerin zu einer Beibehaltung der bisherigen Pünktlichkeits-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

werte auf der S-Bahn bei den bereits heute schon bestehenden Problemen mit der eingleisigen niveaugleichen Kurve Bochum-Langendreer zusammenpasse, sei nicht nachvollziehbar.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Betrieb in der Einfädung der neuen Kurve Bochum-Langendreer auch nur über 60 Minuten lang störungsfrei funktioniere, sinke damit weiter. Es ergäben sich dauerhaft negative Auswirkungen auf die SPNV-Betreiber und ihre Fahrgäste und damit auch auf das Gemeinwohl.

Aufgrund des langlaufenden RE 16 (Zielorte seien Iserlohn und Siegen) würden Verspätungen aus dem Ruhrgebiet bis in das Sauer- und Siegerland übertragen und hier regionale und überregionale ITF-Anschlussbeziehungen (z.B. ab Siegen nach Gießen und Frankfurt am Main) gefährden.

Zudem verfüge der RE 16 mit dem Flügelzugkonzept auf der eingleisigen Stichstrecke nach Iserlohn über ein sensibles Fahrplangefüge, bei welchem schon geringe Verspätungen einen Ausfall des Iserlohner Zugteils (zur Vermeidung von Folgeverspätungen auf der Fahrt in der Gegenrichtung) zur Folge haben könnten, womit für den Fahrgast unvorhersehbar und unplanbar die Anbindung des Mittelzentrums Iserlohn mit 95.000 Einwohnern entfielen.

Die von der Vorhabenträgerin im eigenen Hause und ohne Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen würden einen theoretischen betrieblichen Idealzustand abbilden und seien zwingend durch einen betrieblichen Stresstest eines unabhängigen Instituts mit Simulation von Verspätungssituationen verschiedener Ausprägungen und Einbeziehung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ergänzen und im Rahmen des Verfahrens offenzulegen.

Zur zweiten Annahme der Vorhabenträgerin einer für die Abwicklung des Zugverkehrs ausreichenden Infrastruktur trägt die Abellio Rail NRW GmbH folgende Gegenargumente vor:

Ab dem Jahr 2020 stünden grundlegende Änderungen im S-Bahn-Konzept des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr an, welche auch auf die Linien RE 16 und RB 40 Auswirkungen hätten.

Die Verdichtung des Taktes der S 1 auf 15 Minuten zwischen Essen und Dortmund werde dazu führen, dass der RE 16 und die RB 40 jeweils wenige Minuten vor der S 1 in Essen Hbf abfahren und bis Bochum-Langendreer auf die vorausfahrende S 1 aufführen.

Nur wenige Minuten Verspätung des RE 16, der RB 40, S 1, S 3, S 9, RB 41 oder des RE 14 würden ausreichen, um entweder den RE 16 bzw. die RB 40 oder die S 1 aus dem Takt zu bringen, womit der rechnerische Nachweis, dass bei der höhengleichen Ein- bzw. Ausfädung in Bochum-Langendreer alle Züge „aneinander vorbeipassen“ nicht mehr erfüllt sei und sich die Verspätungen in der einen Richtung auf die Verspätungen der Gegenrichtung übertragen würden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Wenn der RE 16 oder die RB 40 bei der Abfahrt in Essen Hbf aufgrund einer verspäteten Vorleistung mehr als 3 bis 4 Minuten zu spät seien, müsste aus dispositiven Gründen die S 1 Richtung Bochum vorgelassen werden, die dann ab Essen-Steele Ost bis Bochum-Langendreer nicht mehr überholt werden könnte. Durch die dann um ca. 6 bis 8 Minuten verspätete Befahrung der eingleisigen Kurve durch den RE 16 bzw. die RB 40 Richtung Witten werde die Verspätung automatisch auf den Gegenzug übertragen.

Die Verspätung werde dann bis Essen Hbf durchgeschleppt (und gegebenenfalls durch Zugfolge mit der S 1 noch verstärkt) und in der Gegenrichtung durch die künftig eingleisige Streckenführung Essen Hbf - Essen-Steele wiederum auf den Gegenzug übertragen. Es werde sich ein Dominoeffekt ergeben, der ohne vorzeitige Zugausfälle nicht mehr in den Griff zu bekommen sei. Die dichte Belegung der S 1 mit acht Fahrten pro Stunde mache jedoch ein vorzeitiges Wenden des RE 16 bzw. der RB 40 in Bochum Hbf (in den Streckengleisen der S-Bahn) nahezu unmöglich. Eine überschlagene Wende des RE 16 bzw. der RB 40 in Essen Hbf sei nicht möglich, da hierfür nur das Kopfgleis 9 zur Verfügung stünde (Wende anderer Linien wie der S 6 oder der RB 42 in Gleis 10).

Die RB 40 erhalte ab 2020 eine Fahrzeitverkürzung von 3 Minuten im Bereich Bochum - Witten und werde ab Hagen auf die S 9 nach Wuppertal und weiter über Velbert, Essen, Gladbeck, Herten nach Recklinghausen durchgebunden. Die in der Erwidern der Vorhabenträgerin als „hervorragende Möglichkeit zum Verspätungsabbau“ beschriebene lange Wende in Hagen Hbf sei ab dem Jahr 2020 obsolet. In Hagen Hbf bestünde dann nur noch ein Mindestaufenthalt von einer Minute. Statt der langen Wende in Hagen Hbf werde sich dann unter Einbeziehung der RB 40 und der S 9 die längste SPNV-Linie innerhalb des VRR-Raums mit einer Umlaufzeit von sechs Stunden und einem Wendezeitpuffer von gerade noch 4,4 Prozent ergeben.

Auf der ca. 150 km langen Strecke der „neuen“ RB 40 bzw. S 9 würden nicht weniger als siebzehn Zwangspunkte (eingleisige Strecken, Knotenbahnhöfe mit zu wenigen Bahnsteigen, knapp bemessene Wendezeiten usw.) passiert, die auf Basis der zehnjährigen betrieblichen Erfahrung der Abellio Rail NRW GmbH im SPNV des Ruhrgebietes dafür sorgen würden, dass dieser Linienverbund künftig zu den verspätungsanfälligsten Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gehören wird. Daraus ergäben sich auch Folgewirkungen auf den RE 16 und die S-Bahn-Linien im Raum Essen und Bochum, die sich durch die eingleisige Kurve in Bochum-Langendreer noch verschärfen würden.

Auch der vom Landesverkehrsministerium einberufene SPNV-Beirat fordere in seinem Bericht „Maßnahmenkatalog zur infrastrukturellen Engpassbeseitigung“ unter Kategorie A Nr. 13 für den Bereich Bochum-Langendreer eine höhenfreie Einfädung der S-Bahn zur Verbesserung der Betriebsqualität. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Vorhabenträgerin diese Forderung aus der Landesverkehrspolitik ignoriere.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Eisenbahninfrastruktur werde erfahrungsgemäß für eine Mindestnutzungsdauer von 50 bis 100 Jahren errichtet, Fahrplankonzepte hätten - wie das Beispiel der Neukonzeption ab dem Jahr 2020 zeige - in der Regel nur eine Stabilität von 10 bis 20 Jahren. Daher sei es fahrlässig, eine neue Infrastruktur nur auf das aktuell absehbare Fahrplankonzept auszulegen. Es sei eine Flexibilität für Änderungen aufgrund von Entwicklungen der Verkehrsstruktur einzuplanen.

Zur dritten Annahme der Vorhabenträgerin einer zumutbaren Beeinträchtigung durch die Baumaßnahmen trägt die Abellio Rail NRW GmbH folgende Gegenargumente vor:

Die Stellungnahme der Vorhabenträgerin, dass der RE 16 bzw. die RB 40 nicht in „besonders übermäßiger“ Form von Streckensperrungen durch die Baumaßnahmen für die neue Verbindungskurve beeinträchtigt würden, sei auf Basis der zehnjährigen Betriebserfahrung der Abellio Rail NRW GmbH im Ruhrgebiet nicht nachvollziehbar.

Ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung mit Neueinbindung einer Verbindungskurve in den Bestand werde nicht ohne häufige Sperrzeiten auskommen, die für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste deutliche Einschränkungen darstellen würden und über den Planfeststellungsbeschluss geregelt bzw. eingegrenzt werden müssten.

Die pauschale Antwort der Vorhabenträgerin zeige, dass baustellenbedingte Erschwerniskosten bisher nicht in die Abwägung eingeflossen seien, weil die Vorhabenträgerin meine, die Kosten gingen sie gar nichts an. Die baubedingten Erschwernisse würden nach Einschätzung der Abellio Rail NRW GmbH zu überhöhten Kosten für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen führen. Nach Auffassung der Abellio Rail NRW GmbH sei dies unter Berücksichtigung von § 9 EiBV auch nicht durch die Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr abschließend zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt. Zudem stünde die Aussage der Vorhabenträgerin zur Kostentragung der Folgekosten im Widerspruch zu der Aussage, es gäbe keine „übermäßigen“ Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme.

Die Betriebserschwerniskosten für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Nachteile für die Fahrgäste müssten zwingend ermittelt und von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung einbezogen werden. Alternativ müsste die Zusage der Vorhabenträgerin, dass es keine Beeinträchtigungen für die Linien RE 16 und RB 40 aufgrund der Baumaßnahme geben werde, im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

Stellungnahme der Abellio Rail NRW GmbH vom 08.04.2016

Aufgrund der Aussagen der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin, dass die Auslegung der Infrastruktur auf dem Fahrplan des Jahres 2006 beruhe und die ab Dezember 2019 geplanten und beschlossenen Taktverdichtungen auf den Kernabschnitten des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr nicht Bestandteil des Vorhabens seien, habe die Abellio Rail NRW GmbH im

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Nachgang noch einmal vertiefend geprüft, zu welchen fahrplantechnischen Konflikten diese FehlAbstimmung zwischen Infrastrukturauslegung und Fahrplan nach ihrer betrieblichen Einschätzung führen würde. Entsprechende Fahrplantabellen werden mit dem Schreiben übersandt.

Zur Sicherstellung der Durchführbarkeit des Betriebsprogramms auf den Linien des Ruhr-Sieg-Netzes (RE 16 und RB 40) und der S-Bahn Rhein-Ruhr hält die Abellio Rail NRW GmbH es für zwingend erforderlich, dass die beschriebenen Konfliktpunkte noch einmal auf der Basis des Zielnetzes ab 2020 unter Berücksichtigung des RRX sowie des beschlossenen 15-Minuten-Taktes der S-Bahn einer detaillierten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unterzogen würden und die Ergebnisse dieser Untersuchung in die Auslegung der zukünftigen Infrastruktur für den RRX und die S-Bahn einfließen.

Maßgeblich für die erforderliche Planrechtfertigung und die eisenbahnrechtliche Abwägung sei der Sachstand zum Zeitpunkt des Ergehens der Entscheidung einschließlich etwaiger dann aktueller Planungen. Vorliegend sei die Grundlage bislang das Fahrplanangebot der Jahre 2005/2006 sowie - trotz zwischenzeitlich eingetretener wesentlicher Änderungen - ein Planungsstand ebenfalls aus dieser Zeit. Ein Planfeststellungsbeschluss auf dieser veralteten Datenbasis wäre offensichtlich abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig, weil er von einem nicht mehr zutreffenden Sachverhalt ausgehen würde. Die Planrechtfertigung müsse zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses gegeben sein. Die Abwägung müsse die erkennbaren Konflikte lösen, nicht sie ignorieren. Eine Auslegung der Ausbaumaßnahmen auf Basis von zehn Jahre alten Daten sei unzureichend, zumal aktuellere Daten vorlägen.

Dies gelte umso mehr, wenn - wie hier - durch die Verwendung veralteter Daten die berechtigten Interessen Dritter verletzt würden. Nicht entscheidend wäre insofern auch, wenn der Bund als Fördergeber die erforderlichen Mittel zunächst nicht oder nur unvollständig eingeplant hätte. Ein Planfeststellungsbeschluss werde nicht dadurch rechtmäßig, dass man aus Einsparungsgründen einen veralteten Sachverhalt zugrunde legt und für eigentlich nach aktuellem Stand erforderliche Maßnahmen nicht genügend Geld einplant. Im Gegenteil müsste der aktuelle Sachverhalt zutreffend ermittelt und die für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses erforderlichen Finanzmittel in geeigneter Weise bereitgestellt werden. Die für Dezember 2019 geplanten und beschlossenen Taktverdichtungen auf den Kernabschnitten des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr sowie weitere aktuelle Entwicklungen müssten zwingend berücksichtigt werden.

Nach Kenntnis der Abellio Rail NRW GmbH befände sich eine Studie im Auftrag der zuständigen SPNV-Aufgabenträger in Bearbeitung; diese läge der Abellio Rail NRW GmbH aber noch nicht vor. Die Studie müsse vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beigezogen werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Betriebsabwicklung durch eine Simulation mit dem Programm LUKS überprüft worden sei. Bei dieser Untersuchung seien sechs Konfliktpunkte ermittelt worden, die bei dem Betrieb des Fahrplans ohne Taktverdichtung der S-Bahn entstehen könnten. Als Ergebnis dieser Untersuchung könnten diese Konflikte jedoch durch Anpassungen im Fahrplan gelöst werden. Ein Betrieb entsprechend den Anforderungen der Richtlinien sei möglich.

Die durch das Projekt Rhein-Ruhr-Express bedingte Trassenmehrung auf der S-Bahn-Strecke durch die Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 würden durch den Bau der eingleisigen Verbindungskurve sowohl ermöglicht als auch bewältigt. Eine vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bestellte Taktverdichtung der S-Bahn, die ein zweites Gleis in der Verbindungskurve erfordern könnte, stünde nicht im Zusammenhang mit dem Projekt RRX.

Untersuchungen im Auftrag des Kompetenzzentrums Integrierter Taktfahrplan NRW in Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium hätten aufgezeigt, dass im Falle eines 15-Minuten-Taktes der S 1 der Bau einer zweiten Kurve sowie der Einbau von Weichen in Bochum-Langendreer erforderlich werden könnten, um die Betriebsabwicklung zu verbessern und die parallele Betriebsführung der S-Bahn und der Regionalverkehrslinien zu ermöglichen.

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden und politischen Gremien habe der VRR ein Konzept für eine Taktumstellung einiger S-Bahn-Linien (so auch der S 1) von einem derzeitigen 20-Minuten-Takt auf einen 15/30-Minuten-Takt entwickelt. Unter Berücksichtigung infrastruktureller und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sei ein an der Nachfrage orientierter Takt entwickelt worden, der auf einigen S-Bahn-Linien in der Hauptverkehrszeit einen 15-Minuten-Takt habe und in der Nebenverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt verringert werde. Diese Taktumstellung soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt werden und läge damit vor einem möglichen Baubeginn der Maßnahmen für den RRX im Planfeststellungsbereich 5.

Eine zweite Verbindungskurve in Bochum-Langendreer bilde somit eine eigenständige Maßnahme außerhalb des Projektes RRX. Allerdings bestünde Einigkeit zwischen VRR, NWL, dem Landesverkehrsministerium und der Vorhabenträgerin des Projektes RRX darüber, dass die Realisierung der Maßnahmen spätestens zum Zeitpunkt der vollständigen Inbetriebnahme des RRX und der damit verbundenen Verlagerung der Regionalverkehrslinien auf die S-Bahn-Strecke umgesetzt sein soll. Allerdings müssten noch die Finanzierung und die Förderfähigkeit der zweiten Verbindungskurve geklärt werden.

Bewertung und Entscheidung

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird an dieser Stelle nur noch auf die während des Erörterungstermins und im Anschluss daran ergänzten oder vertieft vorgetragenen Beden-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ken und Forderungen der Abellio Rail NRW GmbH sowie die Rückäußerung der Vorhabenträgerin hierzu eingegangen.

Ergebnisse der Fahrplankonstruktion

Um die im Projekt Rhein-Ruhr-Express geplanten acht Systemtrassen zwischen Köln und Dortmund (je Stunde und Fahrtrichtung vier Linien des RRX im 15-Minuten-Takt) auf der Fernbahnstrecke zu ermöglichen, wurde für den Planfeststellungsabschnitt 5b als Vorzugsvariante die Verlagerung der RB 40 und des RE 16 zwischen Essen und Bochum-Langendreer auf die S-Bahn-Strecke ermittelt. Dafür ist der Bau einer Verbindung von der Fernbahn auf die S-Bahn zwischen Essen Hbf und Essen-Steele, eines Kreuzungsbauwerks in Essen-Steele Ost und einer weiteren Verbindung von der S-Bahn zurück auf die Fernbahn in Bochum-Langendreer erforderlich. Durch die Verlagerung der beiden Regionalverkehrslinien und Anpassungen der Infrastruktur der Fernbahn können die Züge des RRX gemeinsam mit den Fernverkehrszügen auf den Fernbahngleisen verkehren, ohne dass zwei zusätzliche durchgehende Gleise gebaut werden müssen.

Hierdurch wird nicht nur eine Kosteneinsparung erzielt, sondern auch die Eingriffe in die Umwelt und in die angrenzenden Flächen so gering wie möglich gehalten.

Die Verlagerung der Verkehre führt zu einer Veränderung der Halte der betroffenen Linien. Die zukünftig entfallenden Halte Essen-Kray Süd und Wattenscheid werden kompensiert durch die neuen Halte Essen-Steele und Wattenscheid-Höntrop. Da in Essen-Kray Süd keine Züge mehr halten, soll dieser Haltepunkt aufgelassen werden. Nach der Verlagerung der beiden Regionalverkehrslinien von der Fernbahn auf die S-Bahn erhält der Bahnhof Wattenscheid als weitere Kompensation einen halbstündlichen Halt der Linien des Rhein-Ruhr-Express.

Die Möglichkeit der Abwicklung des daraus resultierenden Betriebsprogramms wurde mittels einer Fahrplankonstruktion durch die Zentrale der DB Netz AG sowohl für die Fernbahn als auch für die S-Bahn geprüft.

Zur Verminderung von Konflikten im Fahrplan sollen die Taktlagen des RE 16 und der RB 40 angepasst werden. In Fahrtrichtung Hagen soll der RE 16 in Essen Hbf zwei Minuten später abfahren; in Hagen Hbf erfolgt eine zweiminütige Verkürzung der Haltezeit auf vier Minuten. Die RB 40 fährt in Essen Hbf vier Minuten früher in Richtung Hagen ab. In Fahrtrichtung Essen soll der RE 16 ab Siegen zwei Minuten früher abfahren, weil in Hagen keine Haltezeitverkürzung möglich ist. Die RB 40 in Fahrtrichtung Essen kommt eine Minute später in Essen Hbf an.

Trotz dieser Anpassungen des Betriebskonzeptes könnten im Fahrplan Konflikte sowohl in Fahrtrichtung Hagen als auch in Fahrtrichtung Essen bei einer Taktverdichtung der S-Bahn entstehen. Sofern deshalb weitere Anpassungen der Infrastruktur erforderlich werden, kön-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

nen diese Ergänzungen der Planung jedoch nicht einfach durch Anordnungen in diesem Planfeststellungsbeschluss (etwa durch Nebenbestimmungen oder Schutzvorkehrungen) planungsrechtlich zugelassen werden.

Keine Anordnung des Baus einer zweigleisigen Verbindungskurve durch Nebenbestimmung

Eine nicht abschließende Aufzählung der wichtigsten Arten von Nebenbestimmungen sowie die Voraussetzungen ihrer Zulässigkeit sind in § 36 VwVfG geregelt.

Mit der Auflage (§ 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG) schreibt die Behörde dem durch den betreffenden Verwaltungsakt Begünstigten ein bestimmtes Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) vor. Sie enthält eine eigene, selbstständig vollstreckbare Sachregelung zusätzlich zu der im Verwaltungsakt ausgesprochenen Hauptregelung und wird daher ihrerseits als Verwaltungsakt qualifiziert. Gleichwohl ist die Auflage „nur“ eine Nebenbestimmung, da sie von der Hauptregelung inhaltlich wie rechtlich abhängig ist.

Von den Nebenbestimmungen i.S.v. § 36 VwVfG zu unterscheiden sind die Inhaltsbestimmungen. Während namentlich die Auflage zu der im Verwaltungsakt ausgesprochenen Hauptregelung hinzutritt, legen Inhaltsbestimmungen erst den Gegenstand und die Grenzen eines Verwaltungsakts, d.h. den Inhalt seiner „Regelung“ i.S.v. § 35 Satz 1 VwVfG, fest. Zu Letzteren zählt richtigerweise auch die erstmalig von Weyreuther sogenannte modifizierende Auflage, die entgegen ihrer (Falsch-) Bezeichnung als „Auflage“ keine Nebenbestimmung i.S.v. § 36 VwVfG ist. Bei dieser erhält der Begünstigte nicht das, was er beantragt hat - und das, was er erhält, hat er nicht beantragt (aliud).

Der Planfeststellungsbeschluss kann durch seine Nebenbestimmungen eine Modifikation des Vorhabens herbeiführen. Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen, hinnehmbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004 - 4 A 11.02, NVwZ 2004, 732). Allerdings darf der Vorhabenträgerin auf diese Weise auch nicht ein Vorhaben aufgedrängt werden, dass sie in dieser Gestalt gar nicht verwirklichen will (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.12.1988 - 7 B 98.88, Buchholz 451.22 AbfG Nr. 28 S. 16).

Das Vorhaben wird nicht nur durch das Projektziel definiert, sondern auch durch die von der Vorhabenträgerin für die Zielverwirklichung gewählte Grundkonzeption. Diese wird von der Vorhabenträgerin mit ihrem Antrag bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.07.1988 - 7 C 88.87, BVerwGE 80, 21 [24]).

Die Grundkonzeption des Vorhabens betreffende Modifikationen bedürften einer entsprechenden Änderung des Antrags durch die Vorhabenträgerin. Liegt diese nicht vor und ist das Vorhaben ohne Modifikation nicht genehmigungsfähig, müsste die beantragte Planfeststellung abgelehnt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Vorhaben ist jedoch in seiner beantragten Gestalt zulassungsfähig. Es liegt eine Machbarkeitsstudie vor, die zeigt, dass eine zweite Verbindungskurve unabhängig von der Infrastruktur für den RRX umsetzbar wäre. Die Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 kann erst nach vollständiger Inbetriebnahme des RRX erfolgen, die wiederum die vollständige Umsetzung der Baumaßnahmen erfordert, so dass bis dahin auch keine Konflikte mit einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn bestehen.

Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass aus dieser Bewertung nicht der Schluss zu ziehen ist, dass die Baumaßnahmen nicht zeitgleich umgesetzt werden können, um Synergien (z.B. durch gleichzeitige Nutzung von Sperrpausen oder Baustelleneinrichtungsf lächen) zu erzielen.

Bau einer zweigleisigen Verbindungskurve ist keine Schutzvorkehrung

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ermächtigt und verpflichtet die Planfeststellungsbehörde, zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Rechte Dritter der Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss Schutzvorkehrungen aufzuerlegen. Dabei geht es um diejenigen Auswirkungen des Vorhabens, die zwingend vermieden werden müssen, weil sie in der Abwägung nicht überwindbar sind (vgl. Ramsauer/Wysk, VwVfG, 2016, § 74 Rn. 141).

Die Befugnis nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG unterscheidet nicht danach, ob die Vorkehrungen und Anlagen sich unmittelbar auf das planfestzustellende Vorhaben beziehen oder auf die Umgebung, insbesondere auf Grundstücke von Betroffenen. Der Begriff der Vorkehrungen und Anlagen ist in einem weiten Sinn zu verstehen (vgl. Ramsauer/Wysk, a.a.O., Rn. 143).

Grundsätzlich nicht unter § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG fallen jedoch Anordnungen, die zu einer konzeptionellen Änderung des Vorhabens zwingen, also etwa um die Anordnung, eine geplante Straße in einem Tunnel oder über eine Brücke zu führen. Gleiches gilt für die Verlegung einer Trasse (vgl. OVG Münster, DÖV 1983, 212), für die Veränderung des Standortes, für die Dimensionierung der geplanten Anlage usw. Derartige Änderungen können nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG angeordnet werden. Sind sie nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, um den notwendigen Schutz der Allgemeinheit oder betroffener Dritter zu gewährleisten, dann besteht nur die Möglichkeit, den Antragsteller zu einer Änderung seines Antrags zu bewegen oder den Antrag abzulehnen (vgl. Ramsauer/Wysk, a.a.O. § 74 Rn. 141).

Hierzu bestand in diesem Planfeststellungsverfahren aber aus den bereits zur Anordnung von Nebenbestimmungen ausgeführten Gründen keine Veranlassung.

Finanzierung einer zweigleisigen Verbindungskurve

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Finanzierung eines Vorhabens, das den Bau des zweiten Gleises in der Verbindungskurve in Bochum-Langendreer zum Gegenstand haben könnte, ist zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht abschließend geklärt. Nach Erwidern der DB Netz AG stünde die Taktverdichtung der S-Bahn, die ein zweites Gleis in der Verbindungskurve erfordern könnte, bereits nicht im Zusammenhang mit dem Projekt RRX.

Die Art der Finanzierung eines Vorhabens ist zwar weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung, noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Es darf jedoch zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht wird, d.h. es dürfen dem Bauvorhaben keine unüberwindbaren finanziellen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 - 4 A 12/98, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154).

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die öffentlichen und privaten Belange, die nach Lage der Dinge - d.h. nach den tatsächlichen Verhältnissen - in die Abwägung einzustellen sind, ergeben sich aus den Lebenssachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen darunter nicht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt daher nicht, auf welche Weise ein Bauvorhaben zu finanzieren ist (im Ergebnis ebenso BVerwG, Beschluss vom 26.03.1998 - 11 B 27/97; VGH München, DVBl 1997, 842 [845]; BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998, NVWZ 1998, 1060 [1061]).

Die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens darf die Planfeststellungsbehörde nicht ignorieren. Eine Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, ist rechtswidrig und unzulässig. Hier würde die Planrechtfertigung fehlen, weil die Maßnahme nicht vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 - 4 A 12/98, a.a.O.). Deshalb kann die Planfeststellungsbehörde der Bewertung der Abellio Rail NRW GmbH nicht folgen, dass es nicht entscheidend darauf ankommen könne, wenn der Bund als Fördergeber die erforderlichen Mittel zunächst nur unvollständig eingeplant hätte.

Abgesehen davon, dass die Planfeststellungsbehörde die Finanzierbarkeit nicht durch Anordnung des Baus des zweiten Gleises in der Verbindungskurve Bochum-Langendreer als Schutzvorkehrung oder sonstige Nebenbestimmung schaffen kann, weil es sich - wie vorstehend beschrieben - dabei um eine Modifikation der Planung handeln würde, wäre sie hierzu auch aus haushaltsrechtlicher Sicht nicht befugt. Die Entscheidung des Bundes für die Aufnahme des Projektes RRX in den Bundesverkehrswegeplan ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Sachlicher Geltungsbereich und Adressatenkreis der haushaltsrechtlichen Normen sind begrenzt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich organschaftliche Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates; es entfaltet grundsätzlich keine materiell-rechtliche Außenwirksamkeit zwischen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Verwaltung und Bürger. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Haushaltsrecht und (eisenbahnrechtlicher) Fachplanung (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, a.a.O.).

Die verbleibenden Probleme beschränken sich somit auf die Frage, welche planerischen Entscheidungen vom Planfeststellungsbeschluss erfasst und welche außerhalb des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden müssen. Im Ergebnis sind Fragen der Finanzierung und konzeptionelle Festlegungen im Vorfeld der Planfeststellung zwischen den Beteiligten zu erörtern.

B.4.23.11 Stellungnahme des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe

Schreiben vom 16.12.2014

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) teilt mit, dass er zusammen mit dem VRR Besteller der Verkehrsleistungen der Abellio Rail NRW GmbH sei, die in ihrem Auftrag die SPNV-Linien RE 16 Essen - Hagen - Siegen und RB 40 Essen - Hagen betreibt. Daher sei auch der NWL von den geplanten Änderungen der Eisenbahninfrastruktur im Raum Bochum betroffen.

Dem Erläuterungsbericht sei zu entnehmen, dass sich im Planfeststellungsabschnitt 5b folgende Änderungen für die Linien RE 16 und RB 40 ergeben werden:

Aktuell verkehren die Linien RE 16 und RB 40 zwischen Bochum-Langendreer und Essen Hbf über die geplante RRX-Kernstrecke, was gemäß dem Erläuterungsbericht zukünftig zu Kapazitätsüberschreitungen auf dieser Strecke führen wird. Daher sollen die beiden Linien zwischen Bochum-Langendreer und Essen Hbf auf die S-Bahn-Strecke verlegt werden, wozu die neue eingleisige Verbindungskurve aus Richtung Witten zur S-Bahn-Strecke im Bereich Bochum-Langendreer notwendig ist. Diese Verbindungskurve soll die beiden Linien RE 16 und RB 40 über Bochum-Langendreer auf die S-Bahn-Strecke in Richtung Bochum Hbf führen, so dass diese anschließend auch über die S-Bahn-Strecke weiter bis Essen Hbf fahren können.

Gerade die RE 16 sei aufgrund ihres über 152 km langen Laufwegs (von Siegen bis Essen) und der Kurzwende in Essen Hbf sehr verspätungsanfällig, so dass bei nur eingleisiger Ausföhrung der Anbindung und zusätzlich noch erforderlicher Kreuzung der S-Bahn-Stammstrecke Bochum - Dortmund verstärkt mit Verspätungsbegradigungen zu rechnen sei. In der Folge werde ein sicheres Erreichen des Fahrziels Essen nicht mehr zuverlässig erreichbar sein. Aber auch in südlicher Richtung könnte es durch Verspätungen und Verspätungsübertragungen zu im Netz spürbaren Verschlechterungen kommen, wenn z.B. in Siegen die kurzen Übergänge zur RE 99 nicht mehr erreicht werden können.

Der NWL stimmt daher der im Planfeststellungsabschnitt 5b geplanten eingleisigen Verbindungskurve in Bochum-Langendreer nur unter der Voraussetzung zu, wenn sichergestellt

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

wird, dass zeitgleich mit der Inbetriebnahme dieser Kurve eine weitere (südliche) Verbindungskurve in Betrieb geht.

Diese vom NWL zusätzlich geforderte südliche Verbindungskurve soll von der S-Bahn-Hauptstrecke Bochum - Dortmund vom Richtungsgleis in Richtung Dortmund östlich des Haltepunkts Bochum-Langendreer südlich ausfädeln und im Bogen bis zum Einschwenken an die bestehenden beiden Gleise oben auf der Dammlage der Verbindungskurve nach Witten führen, nördlich der Straßenunterführung, an der die Oberstraße die Verbindungskurve nach Witten kreuzt. Mit dieser zweiten Verbindungskurve ergäbe sich zusammen mit der im Planfeststellungsabschnitt 5b beinhalteten nördlichen Verbindungskurve insgesamt eine zweigleisige Verbindungskurve mit einer niveaufreien Kreuzung der S-Bahn-Stammstrecke Bochum - Dortmund.

Aus Sicht des NWL müsste die Planung der hier geforderten zweiten (südlichen) Verbindungskurve nicht zwingend im gleichen Verfahren erfolgen, sondern lediglich die Inbetriebnahme beider Maßnahmen sei zwingend zeitgleich vorzusehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin geht von einer pünktlichen Abfahrt der beiden Linien RE 16 und RB 40 in Essen Hbf aus. Da es keine Konflikte bei der Ausfädelung in Essen-Kray Süd mehr geben wird, könnten beide Linien auskömmlich in Essen Hbf wenden und damit auch pünktlich zurückfahren. Gegenüber der heutigen Situation mit Führung über die Fernbahn werde es auch keine Konflikte mehr mit anderen Linien bei der Einfädelung in Essen-Kray Süd geben. Die Gegenfahrt aus Witten kommend werde kaum beeinflusst. Darüber hinaus hätte insbesondere die Linie RB 40 durch die lange Wende in Hagen Hbf hervorragende Möglichkeiten, eine Verspätung wieder abzubauen.

Die Planung und Erstellung einer zweiten Kurve sei nach der durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung für das Projekt Rhein-Ruhr-Express nicht erforderlich und somit auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Stellungnahme des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe vom 04.04.2016 zum Erörterungstermin am 16.02.2016

Mit seinem Schreiben vom 04.04.2016 begründet der NWL ergänzend zu den bereits eingereichten Unterlagen sowie den beim Erörterungstermin bekräftigten Einwänden nochmals seine Bedenken gegen den Bau einer nur eingleisigen Verbindungskurve zur Anbindung der von Witten kommenden Strecke in die S-Bahn-Strecke in Bochum-Langendreer mit weiteren Argumenten.

Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) habe das Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW (KC ITF NRW), welches bei der Geschäftsstelle Bielefeld des NWL angesiedelt sei, für die

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

NRW-Zielnetze 2019/23 sowie 202x eine sogenannte Fahrplanrobustheitsprüfung in Form einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) durchführen lassen, um die tatsächliche Umsetzbarkeit des jeweiligen Konzeptes zu belegen. Beim Zielnetz 202x sei ein wesentliches Augenmerk auf die Berücksichtigung des RRX sowie des beschlossenen und ausgeschrieben 15-Minuten-Taktes der S-Bahn gelegt worden.

Durchgeführt worden sei die Untersuchung durch die Zentrale der DB Netz AG in Berlin in Rücksprache mit dem Regionalbereich West der DB Netz AG in Duisburg. Die Untersuchung sei noch nicht abgeschlossen. Ein Ergebnis der „Fahrplanrobustheitsprüfung - Stufe 2“ sei jedoch die Erkenntnis, dass der Gesamtfahrplan im Zielzustand unter Einbeziehung des RRX und der S-Bahn im Korridor Dortmund - Essen mit einer nur eingleisigen Kurve nicht fahrbar sei.

Dies sei von der DB Netz AG bereits in der Konstruktionsphase für die Fahrplansimulation festgestellt worden. Bei einer eingleisigen Verbindungskurve bestünden Trassenkonflikte zwischen den einfädelnden Linien RE 16 und RB 40 mit der S-Bahn-Linie S 1 in Bochum-Langendreer. Eine Lösung dieser Konflikte über eine reine Verschiebung der Fahrlagen sei insofern nicht möglich, als dadurch neue Konflikte an anderer Stelle im Netz (u.a. in Siegen und Hagen) mit Verlust von Anschlussbindungen in Richtung Frankfurt am Main entstünden.

Der NWL schließt daraus, dass eine konfliktfreie Einfädelung der Linien RE 16 und RB 40 in die S-Bahn-Strecke nur mit einer zweiten Verbindungskurve möglich sei. Deshalb fordert der NWL im Rahmen der Planfeststellung für den RRX eine zweigleisige Verbindungskurve in Bochum-Langendreer.

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die vorstehende Bewertung zur Einwendung bzw. Stellungnahme der Abellio Rail NRW GmbH verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Gutachten zur „Fahrplanrobustheitsprüfung - Stufe 2“ zwar Konflikte im Fahrplan aufzeigt, jedoch nicht zu dem Ergebnis gelangt, dass diese Konflikte ausschließlich durch die vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe beschriebene Planung einer zweigleisigen Verbindungskurve behoben werden können. Vielmehr steht der Vorhabenträgerin eines solchen Projektes ein weitergehender planerischer Gestaltungsspielraum zur Verfügung. Immerhin zeigen sowohl die Stellungnahmen der Abellio Rail NRW GmbH und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe als auch die Erwiderungen der Vorhabenträgerin grundsätzlich umsetzbare Planungen auf.

B.4.23.12 Stellungnahme der LWL-Archäologie für Westfalen

Schreiben vom 16.12.2014, Az.: 2318rö14.eml

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Nach bisherigem Kenntnisstand der LWL-Archäologie für Westfalen werden bodendenkmalpflegerische Belange im Planungsbereich nicht berührt. Bei Erdarbeiten jeglicher Art könnten allerdings bisher nicht bekannte Bodendenkmäler neu entdeckt werden. Aus bodendenkmalpflegerischer Sicht sollte der Hinweis in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, wie Mauern, alte Gräben und andere Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden können. Die Entdeckung von Bodendenkmälern sei der Stadt oder Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (vgl. §§ 15 und 16 DSchG NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe sei berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (vgl. § 16 Abs. 4 DSchG NW).

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Bewertung und Entscheidung

Die geplanten Baumaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt umfassen geänderte Trassierungen vorhandener Strecken und Neubauten in vorhandenen Bahnkörpern bzw. in Zonen, die durch die Nutzung der Bahn bereits vollständig gestört sind. Dies betrifft auch die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen, die ebenfalls in durch Baumaßnahmen gestörten Bereichen erfolgen.

Die Obliegenheiten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 15 DSchG NW und das Veränderungsverbot des Bodendenkmals und der Entdeckungsstelle nach § 16 DSchG NW wurden in die Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Abschnitt A.5.5) übernommen.

B.4.23.13 Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW

Schreiben vom 17.12.2014, Az.: 65.53.13-2014-6

Die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, teilt zu den bergbaulichen Verhältnissen im Planungsbereich Hinweise und Empfehlungen mit (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: die in den Hinweisen des Planfeststellungsbeschlusses enthalten sind und hier zur Vermeidung von Wiederholungen nicht aufgeführt werden), erhebt aber aus bergbehördlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Die mitgeteilten Eigentümer von Steinkohle und Eisenerz seien als Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren beteiligt worden.

Für eine Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Verhältnisse in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts 5b habe die Vorhabenträgerin im Jahr 2015 Einsicht in die bei der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, vorhandenen Grubenbilder genommen. Im weiteren Projektverlauf seien in den Baubereichen ergänzende Erkundungsbohrungen vorgesehen. In den Bereichen der Baulücken, wie beispielsweise in Wattenscheid-Höntrop, werde es zu keinen Baumaßnahmen kommen, sondern lediglich zu einer Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 auf die S-Bahn-Strecke. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 werde die zulässige Bemessungslast der Strecke nicht überschritten, sodass hier im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchungen des Bahnkörpers erfolgen.

Bewertung und Entscheidung

Die Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.2).

Die in der Stellungnahme mitgeteilten Eigentümer von Steinkohle und Eisenerz wurden als Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren beteiligt.

Wegen der dennoch bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse wurde die Auflage in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, dass Erkundungsbohrungen auf Grundlage gutachterlicher Bewertung in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchzuführen sind (vgl. Abschnitt A.4.9).

B.4.23.14 Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW

Schreiben vom 05.01.2015, Az.: 20700/40400-Ra/1.13.03.09-464/14

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Ruhr, erhebt keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

können entfallen.

B.4.23.15 Stellungnahme der Amprion GmbH

Schreiben vom 09.01.2015, Az.: B-LB/4360/Tsc/94.478/Bn

Die Amprion GmbH teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass das Vorhaben mit seinen Schienenwegen folgende Höchstspannungsfreileitungen kreuzt:

- 220-kV-Höchstspannungsfreileitung Eiberg - Springorum, Bl. 2372 (Maste 1 bis 2); Strecke 2291 Kreuzungskilometer 138,686
- 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Hattingen - Bochum, Bl. 4360 (Maste 36 bis 37); Strecke 2160 Kreuzungskilometer 12,262; Strecke 2291 Kreuzungskilometer 142,202
- 110-/220-kV-Höchstspannungsfreileitung Laer - Pöppinghausen, Bl. 2610 (Maste 63 bis 63A); Strecke 2151 Kreuzungskilometer 54,605; Strecke 2190 Kreuzungskilometer 4,283
- 110-/220-kV-Höchstspannungsfreileitung Laer - Pöppinghausen, Bl. 2610 (Maste 65 bis 66); Strecke 2158 Kreuzungskilometer 150,320

Die Leitungsführungen mit Leitungsmittellinien, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen sind in die Übersichtspläne im Maßstab 1:5.000 (Anlage 3.2 Blatt 2, 3 und 6) eingetragen worden. Diese Angaben können auch aus den ergänzend beigefügten Lageplänen im Maßstab 1:2.000 entnommen werden. Die tatsächliche Lage der Leitungen ergebe sich aber ausschließlich aus der Örtlichkeit.

In diesen Kreuzungsbereichen sollen gemäß den Übersichtsplänen im Maßstab 1:5.000 keine Baumaßnahmen durchgeführt werden. Somit werden zu diesem Planfeststellungsabschnitt keine Anregungen vorgebracht.

Die Stellungnahme betrifft nur die von der Amprion GmbH betreuten Anlagen des 220- und 380-kV-Netzes. Wegen der zu den genannten 110-/220-kV-Höchstspannungsfreileitungen teilweise parallel verlaufenden 110-kV-Hochspannungsfreileitung der RWE Deutschland AG sollte - sofern noch nicht geschehen - die zuständige Stelle der Westnetz GmbH beteiligt werden.

Die Amprion GmbH bittet um weitere Beteiligung im Verfahren.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Die Westnetz GmbH sei als Trägerin öffentlicher Belange an dem Verfahren beteiligt worden.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In den Kreuzungsbereichen der Bahnstrecken mit den Höchstspannungsfreileitungen der Amprion GmbH werden keine Baumaßnahmen durchgeführt.

Die Westnetz GmbH ist im Anhörungsverfahren beteiligt worden.

B.4.23.16 Stellungnahme der Landeseisenbahnverwaltung

Schreiben vom 20.01.2015, Az.: 54274 Ap P/025 (02)

Die Landeseisenbahnverwaltung erhebt gegen das Vorhaben keine Bedenken, weil Gleisanschließer nicht betroffen sind.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen.

B.4.23.17 Stellungnahme der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin

Schreiben vom 23.01.2015, Az.: 14-18 04 03

Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin regt die Durchführung von Maßnahmen zur Reduzierung von Tatgelegenheiten und Unfallrisiken an.

Die örtlich zuständige Bundespolizeiinspektion Dortmund sollte im weiteren Verfahren beteiligt werden.

Die notwendigen Kommunikationswege und die zu treffenden Maßnahmen im Falle eines sicherheitsrelevanten Ereignisses, wie dem nicht auszuschließenden Auffinden von Munition oder Munitionsteilen bei den Tiefbauarbeiten, sollten frühzeitig abgestimmt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Die örtlich zuständige Bundespolizeiinspektion Dortmund werde im weiteren Projektverlauf beteiligt.

Bewertung und Entscheidung

Die Hinweise zur Reduzierung von Tatgelegenheiten und Unfallrisiken wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.8).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.23.18 Stellungnahme des Landesbetriebs Wald und Holz NRW

Schreiben vom 23.01.2015, Az.: 310-11-36.012

Der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen fasst einleitend in seiner Stellungnahme zusammen, dass die Planung dauerhafte Waldumwandlungen auf zwei Teilflächen mit einem Gesamtflächenumfang von 4.845 m² vorsieht. Im landschaftspflegerischen Beleitplan werde eine Ersatzaufforstungsfläche im Bereich des ehemaligen Containerbahnhofs Langendreer von 4.200 m² Fläche angeboten. Aus forstbehördlicher Sicht könnte den Waldumwandlungen und der vorgeschlagenen Ersatzaufforstung im Bereich des Containerbahnhofs Langendreer nur dann zugestimmt werden, wenn diese Ersatzaufforstung als Teilkompensation einer insgesamt mindestens 9.700 m² umfassenden Gesamtersatzaufforstungsfläche betrachtet wird. Soweit also im Zuge des Planfeststellungsverfahrens keine weitere, mindestens 5.500 m² umfassende Nichtwaldfläche planungsrechtlich als Wald im Sinne des Bundeswald- bzw. Landesforstgesetzes gesichert und entsprechend aufgeforstet wird, erhebt der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen gegen die Inanspruchnahme der 4.845 m² großen Waldfläche Bedenken.

Das Gemeindegebiet der Stadt Bochum verfüge über lediglich 9 Prozent Wald und unterschreite damit das Bewaldungsverhältnis im Bereich des Regionalforstamtes Ruhrgebiet in Höhe von 21 Prozent sowie des Landes Nordrhein-Westfalen in Höhe von 27 Prozent deutlich. Die Waldfläche je Bürger betrage in Bochum lediglich 34 m², während im Bereich des Regionalforstamtes Ruhrgebiet immerhin 143 m² und auf Landesebene sogar 508 m² Wald pro Einwohner zur Verfügung stünden. In Anbetracht dieser Unterausstattung mit Wald und den dem Wald zukommenden und für die Lebensqualität im Ballungsraum mitentscheidenden ausgleichenden Wirkungen des Waldes für die Allgemeinheit (z.B. hinsichtlich des Stadtklimas, der Reinhaltung der Luft, der Kurzzeiterholung der Menschen) sowie unter dem Aspekt der Umweltvorsorge (z.B. hinsichtlich der Bedeutung des Waldes als Versickerungsfläche für Niederschlagswasser), könnte der Waldumwandlung aus Sicht der vom Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen zu vertretenden Belange nur zugestimmt werden, wenn mindestens der doppelte Flächenausgleich der entfallenden Fläche erfolgt.

Mit dem Vorbehalt der Nachlieferung einer mindestens 5.500 m² großen und mit dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen abzustimmenden, weiteren Ersatzaufforstungsfläche werden folgende Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss vorgeschlagen:

1. Ersatzaufforstung

Zur Abwendung der nachteiligen Wirkungen der dauerhaften Waldumwandlungen wird eine Fläche im ehemaligen Containerbahnhof Langendreer mit einer Größe von 4.200 m² als Ersatzaufforstungsfläche herangezogen, wobei noch die Flurdaten und die kartenmäßige Darstellung der Fläche zu ergänzen sind.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die für die Ersatzaufforstung vorgesehene Bahnhofsfäche sei vollständig zu entsiegeln, alle im Zuge des seinerzeitigen Baus sowie der Nutzung der Fläche als Bahnhof eingebrachten Materialien und Stoffe seien vollständig und ordnungsgemäß zu entsorgen und ein kulturfähiger Zustand herzurichten.

Dieser kulturfähige Zustand sei dann gegeben, wenn ein mindestens 1,50 m starker, durchwurzelbarer und chemisch unbelasteter Boden mit ebener Oberfläche bereitgestellt werde, der im Bereich der oberen 5 Dezimeter den Anforderungen der DIN 18300, hier Bodenklasse 1 (Oberboden), sowie im Bereich der darauffolgenden 10 Dezimeter den Anforderungen der DIN 18300, hier Bodenklasse 3 (leicht lösbare Bodenarten) und/oder 4 (mittelschwer lösbare Bodenarten), entsprechen müsse.

Die Ersatzaufforstungsfläche sei wie folgt zu bepflanzen:

Pflanzenzahl: 5.000 Stück je Hektar; Pflanzverband: 2 x 1 m im Reihenverband; Eichen in streifenweiser Mischung, Hainbuche reihenweise der Eiche beigemischt, Ebereschen gruppenweise beigemischt; Strauchmantel am westlichen, südwestlichen und südlichen Rand der Kultur in einer Tiefe von 5 m, Sträucher in Gruppen, 3- bis 5-reihig.

Baumarten:

- 60 Prozent Stieleiche, Herkunft 81701, 120 bis 150 cm, 3 j.v.
- 20 Prozent Hainbuche, Herkunft 80601, 80 bis 120 cm, 2 bis 3 j.v.
- 5 Prozent Eberesche, Herkunft autochthon, 80 bis 120 cm, 3 j.v.
- 15 Prozent Straucharten (Eingriffeliger Weißdorn, Zweigriffeliger Weißdorn, Hundsrose, Gemeiner Schneeball, Roter Hartriegel, Schlehe, Hasel), Herkunft autochthon-gebietsheimisch, 50/80 oder 80/120 cm, 2 bis 3 j.v.

Nach Durchführung der Pflanzung sei dem Regionalforstamt Ruhrgebiet gemäß dem Forstvermehrungsgutgesetz der Herkunftsnachweis für die Baumarten zu erbringen (z.B. durch Kopie der Pflanzenrechnung).

Die Ersatzaufforstungsflächen seien bis zu ihrer Sicherung zu pflegen, zu schützen, gegen Wildverbiss zu sichern (in der Regel 10 Jahre). Bei Pflanzenausfällen von mehr als 30 Prozent innerhalb der ersten 36 Monate seien sie nachzubessern. Ein gegebenenfalls errichtetes Wildschutzgatter sei nach Kultursicherung wieder abzubauen. Gegen verdämmende Kräuter, Gräser oder Farn seien die Aufforstungen bis zu ihrer Sicherung freizuschneiden (in der Regel einmal jährlich). Einzelne, sich selbst beimischende Baum- und Straucharten sollten zur Erhöhung der Artenvielfalt belassen werden, wenn sie das eigentliche Aufforstungsziel nicht gefährden. Zur vorbeugenden Mäusebekämpfung (integrierter Forstschutz) seien auf den Flächen jeweils zwei Julen je begonnenem halben Hektar für Greifvögel aufzustellen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Grenzabstände zu benachbarten Grundstücken anderer Nutzungsart seien entsprechend den Bestimmungen des Nachbarrechtsgesetzes NRW einzuhalten.

Die Ersatzaufforstung sei bis zum 31.12.2017 durchzuführen.

2. Schutzmaßnahmen während der Baudurchführung

Die infolge der Waldumwandlungen aufgerissenen Randbereiche der verbleibenden Waldbestände seien durch Beachtung und Umsetzung der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu sichern.

3. Ausbildung eines neuen Waldrandes

Die unter Nr. 2 genannten Bereiche seien in Beständen ab einem Mindestalter von 30 Jahren nach Entfernung der mit der Umsetzung der Nr. 2 verbundenen Sicherungsmaßnahmen durch Voranbauten mit Waldrandgehölzen vor Randschäden, Aushagerungen und/oder Untersonnung zu sichern. Dazu seien ab dem jeweils neuen Bestandesrand waldeinwärts in einer Breite von mindestens 5 m Hainbuchen, Herkunft 80601, 80 bis 120 cm, 2 bis 3 j.v., Ebereschen, Herkunft autochthon, 80 bis 120 cm, 3 j.v. sowie Hasel, Herkunft autochthon, 80 bis 120 cm, im Mengenverhältnis von jeweils einem Drittel gruppenweise gemischt im Verband 1 x 1 m unter die verbliebenen Randbäume zu pflanzen.

Die Ersatzaufforstung sei bis zum 31.12.2017 durchzuführen.

Nach Durchführung der Pflanzung sei dem Regionalforstamt Ruhrgebiet gemäß dem Forstvermehrungsgutgesetz der Herkunftsnachweis für die Baumarten zu erbringen (z.B. durch Kopie der Pflanzenrechnung).

Die Voranbauflächen seien bis zu ihrer Sicherung zu pflegen, zu schützen, gegen Wildverbiss zu sichern (in der Regel 10 Jahre). Bei Pflanzenausfällen von mehr als 30 Prozent innerhalb der ersten 36 Monate seien sie nachzubessern. Ein gegebenenfalls errichtetes Wildschutzgatter sei nach Kultursicherung wieder abzubauen. Gegen verdämmende Kräuter, Gräser oder Farn seien die Aufforstungen bis zu ihrer Sicherung freizuschneiden (in der Regel einmal jährlich). Einzelne, sich selbst beimischende Baum- und Straucharten sollten zur Erhöhung der Artenvielfalt belassen werden, wenn sie das eigentliche Aufforstungsziel nicht gefährden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin trägt in ihrer Erwiderung vor, dass die vorgesehene Erstaufforstung im Zusammenhang mit dem Ausgleich für den mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft einvernehmlich mit der Unteren und Höheren Landschaftsbehörde (jetzt: Untere und Höhere Naturschutzbehörde) festgelegt worden sei. Ein darüber hinausgehender Kompensationsbedarf sei nicht gegeben. Weder aus ökologischer noch aus forst-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

rechtlicher Sicht bestünde die Notwendigkeit einer zusätzlichen Aufforstungsfläche im vorgeschlagenen Umfang.

Die Flächen innerhalb des Areals seien im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung als Wald im Sinne des Landesforstgesetzes (LFoG NRW) beurteilt worden. Die Waldumwandlung sei in der Eingriffsermittlung sowie in der Eingriffsbilanzierung auf der Grundlage der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV, September 2008) betrachtet worden. Hierbei sei der Zielbiotopwert aufgrund der geplanten Entsiegelungsmaßnahmen verdoppelt worden.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen hätten neben der Kompensation der Eingriffe in Biotoptypen sowie in den Wald auch vernetzende Wirkungen zu vorhandenen Lebensräumen. Darüber hinaus wirke sich die Entsiegelung auch positiv auf den Boden und das Grundwasser aus. In der Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung (Anlage 1 zum landschaftspflegerischen Begleitplan) seien die landschaftspflegerischen Maßnahmen den Beeinträchtigungen gegenübergestellt worden. Insgesamt entstünde ein Kompensationsüberschuss zwischen dem Eingriffswert und dem Ausgleichswert. Ein Eingriff sei rein rechnerisch ausgeglichen, wenn der Ausgleichswertgewinn mindestens den Eingriffswertverlust erreiche.

Bei der Betrachtung der Ausgleichsfläche (Erstaufforstungsfläche) sei darüber hinaus auch die Maßnahme M 3 (Aufbau eines Waldmantels) in einer Größenordnung von 1.525 m² zu berücksichtigen; daraus ergebe sich eine Gesamtgröße der Fläche der Erstaufforstung von 5.725 m², so dass der Verlust von Waldflächen kompensiert sei.

Dementsprechend werde eine weitere Erstaufforstung von 5.500 m² als nicht erforderlich angesehen. Es sei für die Vorhabenträgerin nicht erkennbar, aus welchen Rechts- oder Abwägungsgründen der Landesbetrieb Wald und Holz NRW einen Ausgleichswert im Verhältnis von 1:2 gesichert haben möchte. Dass auf dem Stadtgebiet von Bochum nur ein Waldanteil von unter 10 Prozent vorläge, könne keine Grundlage für die Forderung sein.

Die Erstaufforstungsfläche liege in der Gemarkung Langendreer, Flur 3, Flurstück 450 (Teilfläche) und sei im Maßnahmenplan (Blatt 6 der Unterlage 14.4) dargestellt.

Der Hinweis zur kulturfähigen Vorbereitung der Erstaufforstungsfläche werde zur Kenntnis genommen. Die Entsiegelung, der Rückbau und die Entsorgung von nicht geeigneten Materialien sowie die Herstellung eines kulturfähigen Zustandes sei Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Maßnahmenblatt M 6). Angrenzende Vegetationsbestände würden in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt. Ein Auftrag von 0,50 m Oberboden werde nicht für erforderlich gehalten. Die Hinweise zur Bepflanzung würden zur Kenntnis genommen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Frist zur Erstaufforstung könne die Vorhabenträgerin nicht einhalten, weil nicht sicher sei, dass zu diesem Zeitpunkt schon Baurecht bestünde; außerdem würden die Flächen unter Umständen noch als temporäre Lagerflächen benötigt werden.

Der Hinweis zum Schutz der Waldrandbereiche sei bei Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans bereits berücksichtigt worden.

Bewertung und Entscheidung

Die Waldflächen, in die bei Durchführung des Vorhabens eingegriffen wird, haben nach den vorliegenden naturschutzfachlichen Unterlagen einen mittleren Biotopwert. Durch die Rodung der Waldflächen sind direkt weder Schutzgebiete im Sinne des BNatSchG noch gesetzlich geschützte Biotope betroffen. Unter Beachtung der im landschaftspflegerischen Begleitplan und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ergeben sich aufgrund der Waldumwandlung für keines der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts gleichzeitig wiederherstellen. Das muss nicht notwendigerweise an Ort und Stelle des Eingriffs geschehen, sondern kann auch von den unmittelbar vom Eingriff beanspruchten Grundflächen entfernt gelingen. Ersatzmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind an den Naturraum gebunden. Als Naturraum ist die naturräumliche Region zu verstehen.

Der Verlust von Randbereichen des Laubmischwaldes in Langendreer wird anteilig durch eine Wiederaufforstung nur bauzeitlich benötigter Flächen ausgeglichen. Bei der Maßnahmenplanung wird vorrangig angestrebt, auf den temporär durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen beanspruchten Flächen, die nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zur Verfügung stehen, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen bzw. nach Möglichkeit zu verbessern. Bei der Neupflanzung von Sträuchern und Gehölzen werden ausschließlich einheimische, standortgerechte Arten verwendet. Diese Teilmaßnahme dient auch der Wiederherstellung des Landschaftsbildes.

Der weitaus größere Teil der Waldverluste wird durch eine fachgerechte Ersatzaufforstung im ehemaligen Containerbahnhof Langendreer etwa im Flächenverhältnis von 1:1 ersetzt. Hier sind der Rückbau von Gleisanlagen sowie die Beseitigung von Versiegelungsflächen mit anschließender Aufforstung mit standortgerechten Gehölzen geplant. Es handelt sich hierbei vorrangig um einen Ersatz der durch den Eingriff beanspruchten Funktionen und Werte in ähnlicher Art und Weise, aber auch um eine Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Grundsätzlich kann eine naturschutzfachliche Aufwertung von Flächen anerkannt werden, wenn eine ökologische Verbesserung für den Naturhaushalt und/oder eine Aufwertung des Landschaftsbildes durch die jeweiligen Maßnahmen erreicht wird.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan textlich beschrieben und zeichnerisch dargestellt.

Die Bewertung der Eingriffe und der Kompensation erfolgt auf Grundlage des in Nordrhein-Westfalen angewandten, fachlich begründeten Bewertungsverfahrens „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV, September 2008). Danach darf bei der Entsiegelung von Flächen, dem Aufheben von Verrohrungen bei Fließgewässern und ähnlichen Maßnahmen der Zielbiotopwert verdoppelt werden. Die Umsetzung der Anreizkomponente durch Verdoppelung des Zielbiotopwertes bei entsiegelten bzw. zurückgebauten Flächen kommt u.a. bei der Entsiegelung von Flächen durch vollständiges Abtragen und Entsorgung des Materials ab einer Flächengröße von 0,1 ha und einer Mindestbreite von 2,0 m zum Tragen, sofern die Maßnahme Teil eines Gesamtkonzeptes (z.B. Maßnahmenkonzept eines landschaftspflegerischen Begleitplans) ist (vgl. Nrn.1 und 2.2 des Bewertungsverfahrens). Diese Voraussetzungen sind bei den im ehemaligen Containerbahnhof Langendreer vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erfüllt (vgl. Abschnitt 4 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan).

Allerdings ist die Kompensation teilweise dennoch zu hoch bewertet worden. Zwar ist der Aufbau von Waldaußen- und -innenrändern insbesondere zur Verstärkung der Randlinienseffekte eine im Sinne des Naturschutzes und der Landschaftspflege anerkennungsfähige Kompensationsmaßnahme. Eingriffsvermeidende bzw. -vermindernde Maßnahmen (z.B. Waldrandentwicklung oder -wiederherstellung zur Minderung der Folgeschäden von durch vorherige Eingriffe aufgerissenen Waldränder) sind allerdings nicht anerkennungsfähig (vgl. Nrn. 4.2 und 5.2 der Arbeitshilfe „Hinweise zur Kompensation im Zusammenhang mit Wald“, MUNLV, Juli 2008).

Danach hätte der Ausgleich für den Verlust von Randbereichen des Laubmischwaldes in Langendreer durch eine Wiederaufforstung der nur bauzeitlich benötigten Flächen geringer ausfallen müssen. Der bisher ermittelte Kompensationsüberschuss fällt somit geringer aus. Der Vorhabenträgerin war deshalb eine Überarbeitung der Bilanzierung aufzugeben.

Für die Forderung des Landesbetriebs Wald und Holz NRW nach Vergrößerung der Aufforstungsfläche in der Größenordnung einer Verdoppelung der Fläche fehlt es jedoch an einer gesetzlichen Anspruchsgrundlage. Die unabhängig von dem hier antragsgegenständlichen Vorhaben und seinen Eingriffen bereits bestehende Unterausstattung des Stadtgebietes Bochum mit Waldflächen kann der Forderung kein größeres Gewicht geben.

Ebenso wenig kann der Forderung zum Erfolg verhelfen, dass die Neuanpflanzung von Wald den Eingriff in einen gereiften und qualitativ höherwertigen Gehölzbestand nicht auf Anhub durch einen jungen Besatz kompensieren kann. Ausgleich und Ersatz sind nicht mit einer Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinn gleichzusetzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18.99, BVerwGE 112,140 [163]). Es ist offensichtlich, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Kompensation eine vorübergehende Verschlechterung des ökologischen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zustandes hinnimmt, weil auf der Hand liegt, dass ein ausgewachsener Baum durch einen an seine Stelle tretenden Setzling erst Jahre später gleichwertig substituiert werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004 - 4 A 11.02, juris, Rn. 51). Diese unterschiedlichen Wertigkeiten wurden jedoch mit der Anwendung des Bewertungsverfahrens des LANUV berücksichtigt.

B.4.23.19 Stellungnahme der Westnetz GmbH (für Strom- und Gasleitungen)

Schreiben vom 26.01.2015, Az.: DRW-Z-RP-W

Die Westnetz GmbH teilt mit, dass sich im Planbereich

- sonstige Stromversorgungsleitungen,
- Höchstspannungsleitungen (Strom),
- Hochdruckleitungen (Gas),

jedoch

- keine Gasversorgungsleitungen

des Unternehmens befinden.

Bezüglich der Höchstspannungsleitungen (Strom) und der Hochdruckleitungen (Gas) seien die Unterlagen an die zuständigen Fachabteilungen weitergeleitet worden; von dort würden gesonderte Stellungnahmen im Verfahren abgegeben.

Zur Abstimmung eventuell notwendiger Anpassungsmaßnahmen am Versorgungsnetz des Unternehmens soll sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig mit der Westnetz GmbH in Verbindung setzen.

Als Anlage sind der Stellungnahme Übersichtspläne mit den betroffenen Leitungen beigelegt. Diese Pläne dürften nicht zur Bauausführung, sondern nur zu Planungszwecken verwendet werden. Außerdem seien die Unterlagen nur für die vorgesehene Maßnahme bestimmt und dürften nicht an Dritte weitergegeben werden.

Weiter teilt die Westnetz GmbH mit, dass die Auskunft nur die Anlagen, Kabel und Leitungen des Strom- und Gasverteilungsnetzes betrifft, die vom Regionalzentrum Recklinghausen der Westnetz GmbH betreut werden. Die Stellungnahme ergeht im Auftrag der RWE Deutschland AG als Eigentümerin der Anlagen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Im Verfahren seien weitere Abteilungen der Westnetz GmbH beteiligt worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin werde rechtzeitig mit der Westnetz GmbH Kontakt aufnehmen, sollten Anpassungsmaßnahmen an deren Versorgungsnetz erforderlich werden.

Eine Verwendung der Unterlagen außer zu Planungszwecken sei nicht vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung

Unter den Nebenbestimmungen des Abschnittes A.4.1 sind auch Vorkehrungen zum Schutz von Leitungstrassen der Versorgungsunternehmen - zum Teil nur vorsorglich - angeordnet.

Neben dem Regionalzentrum Ruhr der Westnetz AG wurden im Anhörungsverfahren die Stellungnahmen weiterer Unternehmensbereiche eingeholt und im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt (vgl. Stellungnahmen unter den Abschnitten B.4.23.6, B.4.23.7 und B.4.23.27).

B.4.23.20 Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz

Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz, vom 26.01.2015, Az.: 51.1.5-2.1/1

Sachverhalt

In Nordrhein-Westfalen plant die Deutsche Bahn AG zusammen mit den regionalen Verkehrsverbänden auf der Kernstrecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund (- Hamm) den Rhein-Ruhr-Express (RRX) als Angebotsverbesserung des Personen- und Regionalverkehrs zwischen den regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet. Für die Realisierung des RRX sind die bestehenden Schienenverbindungen in ihrer Kapazität, ihren Geschwindigkeitsstandards und Steuerungs-/Sicherheitssystemen auszubauen.

Im Planfeststellungsabschnitt 5b ist zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Signaltechnik vorgesehen. Zwischen Wattenscheid und Langendreer sind eine Blockverdichtung sowie zahlreiche Weichenumbaumaßnahmen geplant, die unter anderem zukünftig höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in Bochum Hbf ermöglichen sollen. Die Fahrgeschwindigkeit auf freier Strecke bleibt unverändert. Zur Einhaltung der Lärmschutzbestimmungen sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die mit der Realisierung der Planung verbundenen Wirkungen sind mit Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß §§ 13 bis 17 BNatSchG verbunden und grundsätzlich geeignet, durch Biotopverluste, Verlärmung, Scheuchwirkung, Gefährdung u.ä. auf Lebensräume, Individuen und gegebenenfalls lokale Populationen besonders und streng geschützter Arten einzuwirken.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bestandteil der Antragsunterlagen sind daher ein landschaftspflegerischer Begleitplan und ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Bereits im Februar 2014 hat ein Fachgespräch mit Vertretern der Vorhabenträgerin sowie der Unteren und Höheren Landschaftsbehörden (heute: Untere und Höhere Naturschutzbehörden) zur Vorstellung der Planung sowie der aus Sicht von Natur und Landschaft erforderlichen Planunterlagen stattgefunden.

Eingriffsregelung

Zur Ermittlung der zu erbringenden Kompensationsleistungen nach § 14 BNatSchG wurde die Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“ (LANUV, September 2008) angewendet. Das Vorhaben führt gemäß dem vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplan zu einem Kompensationsüberschuss von insgesamt 22.325 Biotopwertpunkten (Stand: vor Einreichung der Deckblattunterlagen) und gilt somit als rechnerisch ausgeglichen.

Zum Ausgleich der vorhabenbedingten Eingriffe ist die Aufwertung von Flächen durch den Rückbau von Gleisen und die damit verbundene Entsiegelung im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabens vorgesehen. Zum einen handelt es sich um das westlich des Hauptbahnhofs Bochum gelegene Gleis 402 und zum anderen um den Rückbau von Bahnanlagen im ehemaligen Containerbahnhof in Langendreer. Durch den Rückbau werden mit Abschluss der Baumaßnahme ca. 4.200 m² am Containerbahnhof in Langendreer sowie 2.174 m² im Bereich des Katholikentagsbahnhofs westlich vom Hauptbahnhof Bochum am Gleis 402 neue Boden- bzw. Vegetationsstandorte hergestellt sowie Ruhe- und Fortpflanzungsstätten für Reptilien hergestellt.

Der Verlust von Randbereichen des Laubmischwaldes in Langendreer wird anteilig durch eine Wiederaufforstung nur bauzeitlich benötigter Flächen ausgeglichen. Der weitaus größere Teil der Waldverluste wird durch eine Erstaufforstung im ehemaligen Containerbahnhof Langendreer nach Rückbau von Gleisanlagen sowie Beseitigung von Versiegelungsflächen mit anschließender Aufforstung ersetzt.

Bei der Maßnahmenplanung wurde vorrangig angestrebt, auf den temporär durch Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen beanspruchten Flächen, die nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zur Verfügung stehen, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen bzw. nach Möglichkeit zu verbessern. So werden bei der Neupflanzung von Sträuchern und Gehölzen ausschließlich einheimische, standortgerechte Arten verwendet.

Um die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes so gering wie möglich zu halten, hat die Höhere Landschaftsbehörde (heute: Höhere Naturschutzbehörde) der Vorhabenträgerin Auflagen (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: die in den Nebenbestimmungen enthalten sind und hier zur Vermeidung von Wiederholungen nicht noch einmal aufgeführt werden) vor allem betreffend Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen während der Baudurchführung mitgeteilt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Artenschutz

Gegenstand der Prüfung anhand des § 44 BNatSchG sind die im Wirkraum nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie die europäisch geschützten Vogelarten, deren Vorkommen im Planungsraum aufgrund der Lebensraumeignung der vorhandenen Biotopstrukturen anhand einer Potenzialabschätzung zu erwarten oder nicht auszuschließen sind.

Eine Potenzialabschätzung sei zunächst anhand einer Luftbildauswertung vorgenommen und im März 2011 durch eine Begehung des Plangebietes überprüft worden. Bei dieser Gelegenheit sei der Baumbestand im Eingriffsbereich und im engeren Umfeld auf Baumhöhlen und -spalten, abstehende Rinde sowie Nester bzw. Horste von prüfrelevanten Arten untersucht worden. Des Weiteren seien Nachweise oder Hinweise auf frühere Vorkommen von prüfrelevanten Arten aus offiziellen Naturschutzdaten und Internetquellen berücksichtigt worden. Untersucht wurden 2011 die Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken, wobei letztere keine prüfrelevanten Arten (Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) aufweisen.

Gemäß der Relevanzliste der artenschutzrechtlichen Prüfung seien im Planfeststellungsabschnitt 5b sowohl die Mauereidechse (*Podarcis muralis*) als auch die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) als reproduzierende Arten nachgewiesen worden. Inwieweit jedoch eine einmalige Begehung im März 2011 ausreiche, um die vorhandene Population beurteilen zu können, sei fraglich. Zwar verließen sowohl Mauer- als auch Zauneidechse ab März das Winterquartier, jedoch sei dies grundsätzlich witterungsabhängig. Konkrete Angaben zu Datum, Uhrzeit, Wetter usw. der Kartierung fehlten jedoch. Ohne eine fundierte Einschätzung der Populationsgrößen der Reptilienarten seien jedoch Aussagen zu geeigneten Ersatzhabitaten nicht ableitbar.

Beide Reptilienarten seien gesetzlich streng geschützt und es bedürfe daher einer CEF-Maßnahme, die der dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion dienen soll. Die vorgesehene Maßnahme A_{CEF} 2 sei jedoch auf einer aktuell mit Neophyten (Japanischer Staudenknöterich) bewachsenen Fläche geplant. Auf Grund der invasiven Ausbreitung dieser Art scheine der gewählte Standort als CEF-Maßnahme mehr als ungeeignet, da eine erfolgversprechende Bekämpfung nicht bekannt sei. Die Maßnahme A_{CEF} 2 könne daher nicht als Ersatzhabitat anerkannt werden. Des Weiteren müsse hinterfragt werden, inwieweit die Maßnahmen A_{CEF} 1 und A_{CEF} 2 mit lediglich 700 m² bzw. 570 m² ausreichen, um die Populationen der Reptilienarten aufzunehmen. Ein ausgewachsenes Männchen habe eine Reviergröße von ca. 100 m², so dass lediglich fünf bis sieben männliche Exemplare umgesiedelt werden könnten.

Bereits im April 2014 sei der Vorhabenträgerin fernmündlich mitgeteilt worden, dass die zuvor genannte CEF-Maßnahme nicht geeignet sei. Eine Änderung der Planunterlagen sei jedoch nicht vorgenommen worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die artenschutzrechtlich notwendigen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen AV 1 bis AV 4 seien zwingend einzuhalten.

Die Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion (CEF-Maßnahmen) sollten unbedingt noch einmal Gegenstand eines Fachgesprächs mit der Vorhabenträgerin, dem Fachgutachter und den beteiligten Landschaftsbehörden (heute: Naturschutzbehörden) sein.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Eingriffsregelung

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Artenschutz

Zu den einzelnen Arten seien mehrere Begehungen und somit Kartierungen durchgeführt worden. Die Erfassung der Reptilien sei durch Sichtbeobachtungen erfolgt. Der Fachgutachter habe für die Reptilien mehrere terminierte Begehungen vorgenommen. Die Untersuchung sei in trocken-warmen Saumbereichen durchgeführt worden, die eine prinzipielle Lebensraumeignung für die Mauereidechse, die Zauneidechse sowie die Schlingnatter aufwiesen und insbesondere in Bereichen, in die durch die Baumaßnahmen eingegriffen werde.

Die Kontrollen sowie Sichtbeobachtungen seien im Zeitraum von April bis Anfang September 2011 erfolgt, und zwar konkret vor und im Anschluss an die avifaunistischen Begehungen am 27. und 28.04.2011, im Rahmen der Reptilienbegehungen am 12. und 13.05.2011, am 08., 09. und 29.06.2011 sowie am 01.08.2011 und 03.09.2011 im Zusammenhang mit Begehungen zur Erfassung der Heuschrecken.

Im Rahmen der Kartierungen in 2011 sowie in 2013 für die Biotoptypenkartierung zum landschaftspflegerischen Begleitplan seien lediglich einzelne Individuen festgestellt worden. Dies sei vom Fachgutachter dahingehend interpretiert worden, dass entweder nur ein geringer Teil einer größeren lokalen Population betroffen sei oder dass die lokale Population eine geringe Individuenzahl aufweise; in beiden Fälle könnten die nachgewiesenen Individuen Teil einer Metapopulation sein, für deren Erhaltungszustand die Auswirkungen der Planung im Planfeststellungsabschnitt 5b keine Relevanz hätten.

Hinsichtlich der von der Höheren Landschaftsbehörde (heute: Höheren Naturschutzbehörde) geforderten Änderung der Planunterlagen weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass teilweise Verwechslungen vorgelegen hätten; so sei z.B. auf das Maßnahmenblatt M 2 (Gehölzanpflanzung) hingewiesen worden, gemeint sei sicherlich das Maßnahmenblatt M 6 (Erweiterung eines Eidechsenhabitats in Langendreer, Stand der Unterlagen: 13.04.2014). Anregungen, die die Vorhabenträgerin habe nachvollziehen können, seien in den landschafts-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

pflegerischen Begleitplan eingearbeitet worden. Lediglich eine Rückmeldung an die Bezirksregierung Arnsberg und an die Stadt Bochum sei nicht erfolgt.

Der Forderung nach Durchführung eines erneuten Fachgespräches wird die Vorhabenträgerin nachkommen.

Deckblatt

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend ihrer in der Erwiderung gemachten Zusage weitere Fachgespräche mit den Naturschutzbehörden geführt. Die Planung wurde angepasst und die Planunterlagen daraufhin geändert und ergänzt (Deckblatt). Die Änderungen bestehen aus redaktionellen Änderungen sowie inhaltlichen Überarbeitungen des landschaftspflegerischen Begleitplans und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Hierzu wurden die Naturschutzbehörden von der Anhörungsbehörde erneut beteiligt.

Schreiben der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51 Natur- und Landschaftsschutz, vom 14.10.2016, Az.: 51.1.5-2.1/6

Mit dem Neubau der eingleisigen Verbindungskurve, der Weichen sowie den Stützmauern und Schallschutzwänden und der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf den Bahnstecken im Bereich der Stadt Bochum kann die Verspätungsanfälligkeit aufgehoben und ein reibungsloser Betriebsablauf gewährleistet werden.

Diese Maßnahmen haben zur Folge, dass sowohl die innerhalb als auch die außerhalb der Bahnanlagen (hier vor allem im Bereich der neuen Verbindungskurve in Bochum-Langendreer) liegenden Gehölzbestände und Ruderalfluren bau- und anlagebedingt beseitigt werden müssen. Die Flächen werden u.a. auch als Baustellenzuwegung und Baustelleneinrichtungsflächen benötigt.

Durch die Anlage von Gehölzstrukturen an anderen Stellen und durch den Rückbau nicht mehr benötigter Gleise werde ein höherwertiger Ausgleich geschaffen und der Eingriff rechnerisch und funktional ausgeglichen. Durch den Rückbau von Gleisanlagen und befestigten Flächen (Asphalt, Betonpflaster) erfolge eine Entsiegelung. Dadurch verringere sich der Anteil an Flächen, die für landschaftspflegerische Maßnahmen aus der Nutzung genommen werden müssen. Die vorgesehenen Maßnahmen hätten neben der Kompensation der Eingriffe in Biotoptypen auch positive Wirkungen auf die Fauna, indem Lebensräume und Vernetzungsstrukturen wiederhergestellt oder neu geschaffen werden.

Die geplanten Baumaßnahmen seien hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf die im Planfeststellungsabschnitt nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie die europäisch geschützten Vogelarten im Artenschutzfachbeitrag (vgl. Anlage 14.6) geprüft worden. Als Ergebnis der Prüfung könne festgestellt werden, dass bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen (Terminierung Avifauna, Baumkontrolle, Terminierung Kreuzkröte und Reptilienschutz) sowie

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der CEF-Maßnahmen zur Sicherung der Lebensräume für die Reptilienarten Mauer- und Zauneidechse sowie Schlingnatter keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt würden. Dessen ungeachtet seien für die geprüften Arten die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG formal erfüllt.

Für die Mauereidechse (*Podarcis muralis*) werde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag angenommen, dass eine Vielzahl kleinerer Teile einer sogenannten Metapopulation über die aktuellen und ehemaligen Bahnbetriebsflächen in Wechselbeziehung stünden und sich entsprechend dem jeweiligen Grad der Sukzession auf den Teilflächen stetig verlagerten. Bauzeitliche Verluste einzelner Individuen könnten trotz der geplanten Vorkehrungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sei daher erforderlich.

Nach Nr. 2.6.1 der „Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (VS-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren“ (VV-Artenschutz) sei die Untere Landschaftsbehörde (heute: Untere Naturschutzbehörde) der Stadt Bochum für die förmliche Zulassung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zuständig.

Mit dem der Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde beigefügten Schreiben hat die Untere Naturschutzbehörde bestätigt, dass die Ausnahmevoraussetzungen nach Nr. 2.4 der VV-Artenschutz vorlägen, und die Zulassung der Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG übersandt. Die Höhere Naturschutzbehörde bittet um Übernahme der in der Ausnahmeerteilung aufgegebenen Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss.

Für die Deckblattunterlagen teilt die Höhere Naturschutzbehörde weitere Auflagen (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: die in den Nebenbestimmungen enthalten sind und hier zur Vermeidung von Wiederholungen nicht noch einmal aufgeführt werden) betreffend Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen während der Baudurchführung, zur Aufforstung und zur Entwicklung der Waldränder und Gehölzstreifen sowie zum Artenschutz mit.

Unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen könne davon ausgegangen werden, dass die unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushalts soweit kompensiert werden, dass keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts verbleiben.

Bewertung und Entscheidung

Die von der Höheren Naturschutzbehörde mitgeteilten Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zum Artenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Mit der Vorlage von Deckblattunterlagen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und zum Artenschutz konnte die Vorhabenträgerin die anfangs vor allem wegen des Reptilienschutzes bestehenden Bedenken der Höheren Naturschutzbehörde ausräumen.

Erfüllt der Eingriff den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG und ist er auch nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG unbeachtlich, so schließt sich nach § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahmeprüfung an. Die nach Landesrecht für den Naturschutz und die Landschaftspflege zuständigen Behörden können danach von den artenschutzrechtlichen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen. Dazu rechnen auch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art. Zumutbare Alternativen dürfen nicht zur Verfügung stehen. Der Erhaltungszustand einer Population einer Art darf sich nicht verschlechtern.

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung war die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG durch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss zu erteilen.

B.4.23.21 Stellungnahme des Polizeipräsidiums Bochum

Schreiben vom 27.01.2015

Das Polizeipräsidium Bochum teilt mit, dass die übersandten Unterlagen unter polizeilichen Verkehrssicherheitsaspekten geprüft worden seien. Da keine Konfliktpunkte des Rhein-Ruhr-Express mit den übrigen Verkehrsarten erkennbar seien, bestehen aus Sicht des Polizeipräsidiums Bochum keine Bedenken.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen.

B.4.23.22 Stellungnahme der Handwerkskammer Dortmund

Schreiben vom 28.01.2015, Az.: Is-Ka

Die Handwerkskammer Dortmund führt in ihrer Stellungnahme einleitend aus, dass sie sich seit Jahren in den unterschiedlichen kommunalen, regionalen und überregionalen Gremien für den Erhalt und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur gerade im dicht besiedelten Ballungsraum der Metropole Ruhr einsetze. Im Fokus stünden dabei auch der öffentliche Personennahverkehr und besonders der schienengebundene Güter- und Personenverkehr. Die Handwerkskammer Dortmund begrüßt daher das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX) ausdrücklich und sieht darin einen Beitrag zur Steigerung der Mobilität im metropolitanen Ballungsraum und zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße. Die konkrete Umsetzung der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Baumaßnahmen sollte, möglichst unter Beteiligung örtlicher bzw. regionaler Handwerksbetriebe, zeitnah erfolgen. Gleichwohl erkennt die Handwerkskammer Dortmund anhand der Planunterlagen, dass im Rahmen der Realisierung des Vorhabens mit teilweise massiven temporären Auswirkungen auf die im Planbereich befindlichen Betriebe zu rechnen sei. Die direkt betroffenen Betriebe seien von der Handwerkskammer Dortmund über das Bauvorhaben informiert worden. Die Handwerkskammer Dortmund bittet um Berücksichtigung der nachfolgenden Anregungen und Bedenken, die sie teils als Rückmeldungen von den Handwerksbetrieben erhalten habe.

In den Straßen Röntgenstraße, Wallbaumweg, Fritz-Reuter-Straße, Auf den Holln müsse der Bau von Lärmschutzwänden deutlich ausgeweitet werden, um die zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner und die dort ansässigen Unternehmen zu kompensieren.

Die betroffenen Anwohner, Unternehmen und Einrichtungen sollten rechtzeitig und eindeutig über die geplanten Bauzeiten (Beginn, Dauer, voraussichtliches Ende der Maßnahmen) über geeignete Medien (z.B. Tagespresse, Wochenblätter, Schilder, Radio, Direkt-Mailings) informiert werden.

Über die Einrichtung örtlicher Bau- und Lagerflächen, Baustellenverkehre, Straßensperrungen, Umleitungen oder besondere Baumaßnahmen sollte rechtzeitig und umfassend informiert werden.

Eingriffe in die Versorgungsinfrastruktur im Umfeld der Baumaßnahme sollten auf ein Minimum reduziert werden. Betroffene Unternehmen und Anwohner sollten rechtzeitig, flächendeckend und umfassend informiert werden.

Auch bei der voraussichtlich mehrjährigen Bautätigkeit müsse die Erreichbarkeit der Unternehmen für Kunden, Zulieferer und Mitarbeiter dauerhaft sichergestellt bleiben. Ansonsten könnten Unternehmen in ihrer Existenz bedroht werden.

Wenn Betriebsgrundstücke ganz oder teilweise für das Bauvorhaben benötigt würden (z.B. durch Kauf, Grunddienstbarkeit), sollte dieses frühzeitig und umfassend mit den Eigentümern abgestimmt werden.

Für sämtliche Fragen bezüglich des Vorhabens sollte eine zentrale Anlaufstelle als „Info-Point“ eingerichtet werden. Diese könnte z.B. unter einer kostenfreien Telefonnummer, Hotline oder Homepage für sämtliche, das Vorhaben betreffende Fragen zur Verfügung stehen und die zuvor genannten Kommunikationswege ergänzen.

Eine vor Ort fest eingerichtete „Info-Box“ im jeweiligen Bauabschnitt, z.B. in Form eines Containers, könnte die Transparenz durch die Auslage von Zeichnungen, die Dokumentation der Baufortschritte sowie die Information über geplante regionale Maßnahmen erhöhen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Darüber hinaus sollte die RRX-Trasse über den Dortmunder Hauptbahnhof bis zum Airport Dortmund verlängert werden, um eine direkte Anbindung des Flughafens an den regionalen SPNV zu gewährleisten. Damit würde über die RRX-Trasse eine direkte Verbindung der Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und Dortmund geschaffen. Zudem wäre aus Nutzersicht die Erreichbarkeit des Airports Dortmund in Bezug auf Zeit und Komfort deutlich verbessert.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Der Planfeststellungsabschnitt 5b gliedert sich in Baubereiche und sogenannte Baulücken. Die Straßen Röntgenstraße und Fritz-Reuter-Straße befinden sich in der Baulücke in Wattenscheid bzw. Wattenscheid-Höntrop. Die Hauptbaumaßnahme in diesem Planfeststellungsabschnitt befindet sich in Bochum-Langendreer. Hier sei der Neubau eines Gleises als Verbindungskurve vorgesehen. Im Bereich des Hauptbahnhofs Bochum erfolge der Einbau von Weichen. Alle weiteren Gebiete im Stadtgebiet Bochum seien Baulücken.

In den Baulücken finden keine baulichen Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV statt, so dass kein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutz bestünde. Da diese Bereiche jedoch im Gesamtzusammenhang des RRX stünden, seien sie dennoch im Rahmen des Projekts schalltechnisch untersucht worden. Für diese Bereiche sei geprüft worden, ob Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht im Jahr 2025 überschritten würden und durch den RRX eine weitere Überschreitung stattfände. Sofern diese beiden Kriterien erfüllt seien, werde die Mehrbelastung, die durch den RRX entstünde, durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen. Da die beiden genannten Kriterien nur an vereinzelt Gebäuden erfüllt seien, habe der Schallgutachter den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen empfohlen. Welche Gebäude davon betroffen seien, sei detailliert aus den Unterlagen der schalltechnischen Untersuchung ersichtlich.

Die Straße Wallbaumweg befindet sich in Bochum-Langendreer. Auch diese Straße liege in der Baulücke. Der Baubereich beginne erst hinter dem Wallbaumweg auf Höhe der Hauptstraße, so dass dieser Bereich ebenfalls gemäß den vorstehenden Ausführungen untersucht worden sei. In diesem Bereich sei in Ergänzung zu den passiven Maßnahmen der Einsatz des besonders überwachten Gleises vorgesehen. Das besonders überwachte Gleis sei eine aktive Schallschutzmaßnahme direkt an der Quelle. Ein Schallmesszug überprüfe regelmäßig die Schienenoberfläche auf ihren akustisch relevanten Zustand. Überschritten die gemessenen Werte die Vorgaben, werde die Oberfläche der Schienenköpfe akustisch geschliffen. So würde eine dauerhafte Lärmreduktion von 3 dB(A) erzielt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass es im Zuge des weiteren Projektverlaufs weitere Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit geben werde und die Betroffenen rechtzeitig informiert würden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin sei bemüht, die Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen gering zu halten. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen komme. Die Betroffenen würden rechtzeitig informiert.

Die genaue Ausführung der Maßnahme werde im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Nach dem aktuellen Stand der Planung würden keine Grundstücke von Handwerksbetrieben in Anspruch genommen. Sollte im weiteren Planungsverlauf dennoch eine Betroffenheit erkennbar werden, werde rechtzeitig Kontakt mit den Betrieben aufgenommen.

Die Vorhabenträgerin stehe den von der Baumaßnahme betroffenen Anwohnern und der Kommune bei Fragen zum Planungs- und Bauablauf jederzeit zur Verfügung. Die Erreichbarkeiten seien bereits kommuniziert worden. Darüber hinaus gebe es auf der Homepage der Vorhabenträgerin unter www.deutschebahn.com/rrx weitere Informationen zum jeweiligen Abschnitt sowie allgemeine Informationen zum Planfeststellungsverfahren.

In welcher Form ein Baubüro oder eine „Info-Box“ während der Bauzeit eventuell zur Verfügung gestellt werde, stehe im Einzelnen noch nicht fest. Die Vorhabenträgerin stehe den von der Baumaßnahme betroffenen Anwohnern und der Kommune bei Fragen zum Bauablauf jedoch jederzeit zur Verfügung.

Die Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Verkehre oder Halte wie zum Beispiel am Airport Dortmund müsste durch den VRR oder das Land erfolgen und obliege nicht der Vorhabenträgerin.

Bewertung und Entscheidung

In diesem Planfeststellungsabschnitt sind keine unmittelbaren Betroffenheiten von Handwerksbetrieben durch Eingriffe in Rechte, etwa die Inanspruchnahme von Betriebsgrundstücken oder Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, erkennbar.

Ebenso wird die Erreichbarkeit der Handwerksbetriebe über das öffentliche Wegenetz durch das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express in diesem Planfeststellungsabschnitt nicht eingeschränkt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass sie rechtzeitig Kontakt mit den Handwerksbetrieben aufnehmen werde, sollten im weiteren Planungsverlauf doch noch Betroffenheiten erkennbar werden.

Die mittelbare Betroffenheit durch Lärmimmissionen wurde für alle betroffenen Grundstücke ermittelt und ist konkret für jedes Gebäude in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen, ebenso die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Insoweit wird zum Lärmschutz auf die Planunterlagen und die vorstehende Bewertung unter Abschnitt B.4.6 verwiesen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Eingrenzung des Kreises der Betroffenen erfolgt im Immissionsschutzrecht über die Nachbarschaft; diese umfasst diejenigen Grundstücke und Gewerbebetriebe, die derart im Einwirkungsbereich der emittierenden Anlage liegen, dass sie von schädlichen Umwelteinwirkungen betroffen sein können. Bei allen denkbaren Betroffenheiten, die ein Bauvorhaben auslösen kann, ist es jedoch von entscheidender Bedeutung, dass die Betroffenen ihrer verfahrensrechtlichen Mitwirkungslast genügen und durch ihre Einwendungen (vgl. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG) Art und Umfang ihrer Betroffenheit im Anhörungsverfahren selbst geltend machen.

Der Flughafen Dortmund liegt außerhalb dieses Planfeststellungsabschnitts; auch setzt der Planfeststellungsabschnitt 5b keine Zwangspunkte, die einer Einbindung des Flughafens entgegenstehen würden. Über einen eventuellen Anschluss des Flughafens Dortmund müsste auf Grundlage einer Machbarkeitsuntersuchung von den zuständigen Aufgabenträgern entschieden werden.

B.4.23.23 Stellungnahme der IHK Mittleres Ruhrgebiet

Schreiben vom 28.01.2015

Die IHK Mittleres Ruhrgebiet teilt in ihrer Stellungnahme einleitend mit, dass sie sich seit langer Zeit mit Nachdruck dafür einsetze, dass der Rhein-Ruhr-Express sowohl in der Planung als auch in der Finanzierung zu einem der vordringlichsten Verkehrsprojekte in der Region Rhein-Ruhr wird. In verschiedenen Publikationen habe die IHK Mittleres Ruhrgebiet auf die Erfordernisse der Verstärkung des Taktes und die erforderliche engere Anbindung an die Rhein-Schiene für den Schienenverkehr hingewiesen (vgl. Quo vadis, Verkehrsverband Westfalen e.V., 2012; Verkehrspolitische Positionen der Ruhr IHKs, 2013; Verkehrspolitische Positionen der IHK Mittleres Ruhrgebiet, 2014).

Die Stadt Bochum liege mit den Haltestellen Langendreer, Bochum Hbf und Wattenscheid (Kompensationshalt) im Planfeststellungsabschnitt 5b zentral auf der Kernstrecke Köln - Dortmund (- Hamm) der RRX-Linien. Mit dem RRX werde das Ziel verfolgt, die Infrastruktur in dem Maße auszubauen, dass auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln eine Angebotsausweitung auf vier durchgehende RRX-Verbindungen pro Stunde erfolgt. Damit soll die dringend benötigte Taktverdichtung (15-Minuten-Takt) eingeführt werden bei gleichzeitiger Erzielung von attraktiven Reisezeiten mit einem hohen Pünktlichkeitsniveau.

Die IHK Mittleres Ruhrgebiet steht - im Verbund mit den Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet - den vorgelegten Planungen für das Stadtgebiet Bochum grundsätzlich positiv gegenüber und begrüßt die Aufnahme des Planverfahrens.

Anhand der vorliegenden Planunterlagen ließen sich jedoch kritische Punkte erkennen, die im Laufe der Ausführungsplanung möglicherweise zu Beeinträchtigungen anliegender Wirtschaftsunternehmen führen könnten. Eine geoinformationsgestützte Abfrage habe ergeben, dass im direkten Umkreis von 250 m beidseitig der Trasse rund 2.800 Kleinstbetriebe, Mittel-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ständler und Großunternehmen ihren Firmensitz oder ihre Betriebsstätten hätten. Zudem komme dem Ausbau des Bochumer Hbf und dem Neubau von Gleisinfrastruktur in Langendreer besondere Bedeutung zu und es bestünden besondere Herausforderungen aufgrund der bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe im Bochumer Hbf bezüglich der Taktdichte und Ausnutzung.

Daher nutzt die IHK Mittleres Ruhrgebiet die an dieser Stelle gegebene Möglichkeit, auf diese Problempunkte hinzuweisen:

1. Grundsätzlich seien Belastungen und Einschränkungen im Betriebsablauf für von den Planungen betroffene Unternehmen so gering wie möglich zu halten. Dies bezöge sich auf den finalen Ausbauzustand und Betrieb der Strecken als auch auf die Bauphase selbst, beispielsweise in Form von temporär benötigten Bau- und Lagerflächen, Baustraßen, Straßenabsperungen und Umleitungen. Betroffene Unternehmen müssten frühzeitig und umfassend in den Planungsprozess eingebunden werden. Es wird um Benennung zentraler Ansprechpartner bei der Bezirksregierung Arnsberg und bei der DB Netz AG gebeten. Im Hinblick auf die frühzeitige Information der anliegenden Unternehmen schlägt die IHK Mittleres Ruhrgebiet vor, eine zentrale Informationsstelle einzurichten. Diese sollte zum einen für Rückfragen zur Verfügung stehen und zum anderen vor allem aktiv über die Maßnahme informieren und auch vor Ort regelmäßig ansprechbar sein.

2. Die Offenlage der sechs Planfeststellungsbereiche soll zu unterschiedlichen Zeitpunkten erfolgen. Durch diese zeitliche Abfolge komme es zur Verwendung unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen der Lärmbelastung und daraus folgend auch der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aufgrund verschiedener rechtlicher Ansätze. Der Schienenbonus (§ 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG) von 5 dB(A), der derzeit noch angerechnet würde, soll für alle ab dem 01.01.2015 offengelegten Maßnahmen nicht mehr abgezogen werden. Dies führe für den Planfeststellungsabschnitt 5b Bochum dazu, dass 5 dB(A) noch abgezogen würden, demnach geringere Schutzmaßnahmen getroffen werden müssten als z.B. auf Dortmunder Stadtgebiet. Dort würde dieser Bonus nicht abgezogen und das habe höhere Schutzmaßnahmen zur Folge. Die IHK Mittleres Ruhrgebiet fordert eindringlich, dass für den gesamten Streckenabschnitt des RRX auf die gleiche Berechnungsgrundlage zugegriffen wird, nämlich die ab 01.01.2015 gültige. Es sollte nicht zu unterschiedlichen Lärmbelastungen der ansässigen Unternehmen an der RRX-Strecke kommen und im Zweifel müssten alle betroffenen Unternehmen in den Genuss des höheren Lärmschutzes kommen.

3. Die Auswirkungen des Kompensationshalts in Wattenscheid und Wattenscheid-Höntrop dürften nicht zu einer Verschlechterung der Park+Ride- und Bike+Ride-Situation an den jeweiligen Haltestellen führen (vorgelagerte Effekte zur Entlastung der Innenstadt). Da der Halt in Wattenscheid-Höntrop zukünftig aufgewertet werde, sei hier auch mit einem erhöhten Parkplatzsuchverkehr und eventuell Parkplatzverdrängungseffekten in den an den Haltepunkt angrenzenden Wohngebieten zu rechnen. Dies müsse unbedingt verhindert und in Abstimmung mit der Stadt Bochum verträglich für das Umfeld geregelt werden.

4. Baustraßenkonzept

4.1 Beispiel Wittener Straße: Die Wittener Straße sei eine der zentralen Cityradialen und ein Zubringer zur Bochumer Innenstadt. Zusätzlich sei hier der Fernbusbahnhof angesiedelt. Hier dürfe es nicht zu Einschränkungen im Betriebsablauf kommen. Das geplante Baustraßenkonzept sowie die angedeutete Kommunikation mit der Stadt Bochum über geplante Teilsperrungen oder z.T. Vollsperrungen sollte neben der Stadt Bochum auch mit den betroffenen Wirtschaftsunternehmen rechtzeitig abgestimmt werden. In Bochum gebe es zum Beispiel den Zusammenschluss der vier innerstädtischen Werbegemeinschaften im CITY-FORM. In diesem Gremium könnten die Maßnahmen, die speziell im Bereich der Innenstadt bzw. des Hauptbahnhofs Bochum erfolgten, vorgestellt und besprochen werden.

4.2 Des Weiteren sollten die geplanten Sperrungen unbedingt frühzeitig bei Großereignissen in der Bochumer Innenstadt wie dem Open Air Bochum TOTAL oder dem Weihnachtsmarktgeschäft ab Mitte November bis Ende Dezember mit der Händlerschaft abgestimmt werden.

4.3 Beispiel Viktoriastraße: Hier handele es sich um die zentrale innerstädtische Erschließungsstraße in Bochum Mitte mit teilweisen Übergängen und Anbindungen an die Fußgängerzone. Das Baustraßenkonzept rund um den Hauptbahnhof müsse unbedingt mit der Stadt Bochum abgestimmt werden, um auch hier eine rechtzeitige Kommunikation mit den Händlern und Betroffenen zu sichern.

4.4 Beispiel Hauptstraße in Langendreer: Aufgrund einer Baumaßnahme der Stadt Bochum und der Bogestra sei der Stadtteil Langendreer massiv durch Baustellen und Umleitungen belastet, was teilweise heute schon existenzielle Folgen für die Betriebe vor Ort hätte. Die Planungen für die Bauabschnitte des Neubaus der L 310 in Langendreer gingen bis 2017. Hier seien Überschneidungen und Doppelbelastungen über das Baustraßenkonzept unbedingt zu vermeiden. Die ansässigen Wirtschaftsunternehmen seien in diesem Stadtteil bereits über Gebühr durch die städtische Baumaßnahme belastet. Eine weitere Belastung durch erhöhte Baustellenverkehre, Lärm und Staub müsse im Stadtteil auf ein Minimum reduziert werden; zusätzliche Sperrungen müssen vor dem Hintergrund der langjährigen Belastungen gänzlich vermieden werden.

5. Die geplanten Blockverdichtungen, Verlagerungen auf S-Bahn-Gleise und Erhöhungen der Durchfahrtgeschwindigkeit an den neuralgischen Punkten in Langendreer, Bochum Hbf und Wattenscheid dürften nicht zu Überbelastungen des Streckennetzes führen. Daraus resultierende Beeinträchtigungen im Schienenpersonenfernverkehr, eventuell bis hin zu einem Verbindungsabbau zu überregionalen Zielen, seien unbedingt zu vermeiden und müssten in den Planungen berücksichtigt werden. Die Erhöhung der Taktichte im intraregionalen Schienenpersonenverkehr dürfe keine negativen Auswirkungen auf den interregionalen Schienenpersonenfernverkehr haben und zu einer Standortbenachteiligung in nationalen oder internationalen Bahnrelationen des Standortes Bochum führen. Die bereits heute bestehenden Engpässe am Bochumer Hbf würden bei einer Erhöhung sowohl der Anteile des

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Güter- als auch des Personenverkehrs bis 2025 zu einer Überlastung in einem zentralen Streckenabschnitt des RRX führen; dies sei unbedingt zu verhindern, da damit das Ziel der Verbesserung der Pünktlichkeit verfehlt werde.

6. Es dürfe keine Benachteiligung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr geben. Aufgrund der bereits angesprochenen Engpässe im Bochumer Hbf weist die IHK Mittleres Ruhrgebiet eindringlich darauf hin, dass es keine Benachteiligungen für den Schienengüterverkehr in der Region geben dürfe. Die prognostizierten Steigerungsraten bis 2025 würden bereits unter den bestehenden Bedingungen schwierig aufzunehmen sein. Die Erhöhung der Taktdichte dürfe nicht mit einer Verringerung der Taktdichte in den Güterverkehrsrelationen einhergehen. Die überregionale Sicht müsse hier berücksichtigt werden. Stichworte wie Seehafenhinterlandanbindung, Modal Split und Erhöhung des Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene dürften im Rahmen des Prestigeprojektes RRX nicht vernachlässigt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und erwidert wie folgt zu den einzelnen Punkten:

1. Die Standortbelange der ansässigen Unternehmen seien, soweit möglich, bereits frühzeitig berücksichtigt worden. Dabei sei versucht worden, Betroffenheiten auf ein möglichst kleines Maß zu reduzieren. Die Vorhabenträgerin bemühe sich, die Beeinträchtigungen im Zuge der Baumaßnahmen gering zu halten. Es sei jedoch nicht auszuschließen, dass es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen komme. Eine rechtzeitige Information der Betroffenen werde erfolgen.

In welcher Form ein Baubüro während der Bauzeit zur Verfügung gestellt werde, stehe im Einzelnen noch nicht fest. Die Vorhabenträgerin stehe den von der Baumaßnahme betroffenen Anwohnern und der Kommune bei Fragen zum Bauablauf jedoch jederzeit zur Verfügung.

Die zuständigen Ansprechpartner bei der DB Netz AG und der Bezirksregierung Arnsberg seien der IHK Mittleres Ruhrgebiet mitgeteilt worden. Darüber hinaus gebe es auf der Homepage der Vorhabenträgerin unter www.deutschebahn.com/rrx weitere Informationen zum jeweiligen Abschnitt sowie allgemeine Informationen zum Planfeststellungsverfahren.

2. Deutscher Bundestag und Bundesrat hätten mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beschlossen, dass der als Schienenbonus bezeichnete Korrekturwert von 5 dB(A) in Planfeststellungsverfahren für Schienenwege der Eisenbahnen ab dem 01.01.2015 nicht mehr zur Anwendung kommt, wenn die Planauslegung ab diesem Stichtag bekannt gemacht werde. Sowohl vor als auch nach einem Stichtag sei schon aus formal-rechtlichen Gründen das jeweils bestehende Recht anzuwenden. Soweit das Plan-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

feststellungsverfahren eröffnet und die Planauslegung vor dem Stichtag bekannt gemacht worden sei, sei daher der Schienenbonus zu berücksichtigen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Projekt Rhein-Ruhr-Express, Planfeststellungsabschnitt 5b Stadtgebiet Bochum, bei der Stadt Bochum sei im Amtsblatt vom 03.11.2014 erfolgt. Die Offenlage sei zwischen dem 10.11.2014 und dem 09.12.2014 durchgeführt worden. Das Datum der Bekanntmachung der Offenlage liege vor dem Stichtag 01.01.2015.

Eine Erklärung eines Dritten zur Übernahme der Mehrkosten bei Nichtanwendung der Stichtagsregelung liege nicht vor.

3. Die Schaffung einer höheren Anzahl an Parkplätzen im Bereich des Haltepunktes Wattenscheid-Höntrop sei nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin, sondern obliege der Stadt Bochum.

4. Die Hinweise zum Baustraßenkonzept würden zur Kenntnis genommen. Die genaue Ausführung der Maßnahme werde im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit den zuständigen Behörden und gegebenenfalls weiteren Betroffenen abgestimmt.

5. Die Planung sei auf der Grundlage einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung erfolgt, sodass nicht mit Engpässen oder Überlastungen des Streckennetzes zu rechnen sei. Die angesprochenen Punkte, wie Blockverdichtung, Verlagerung auf die S-Bahngleise oder Erhöhungen von Durchfahrtgeschwindigkeiten, seien Bestandteil dieser eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung. Ebenfalls seien für die Untersuchung die Zugzahlen der Prognose 2025 des Bundes verwendet worden, die die Entwicklung der Schienenverkehre bis 2025 berücksichtige.

6. Für den Ausbau der Infrastruktur und den Betrieb der Strecke sei die Prognose 2025 des Bundes zugrunde gelegt worden, in welcher der zukünftige Güterverkehr berücksichtigt worden sei.

Bewertung und Entscheidung

1. Es wird auf die vorstehende Bewertung zur Einwendung bzw. Stellungnahme der Handwerkskammer Dortmund verwiesen.

2. Der Gesetzgeber hat durch die mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgenommene Änderung des § 43 BImSchG den bei der Berechnung von Schienenverkehrslärm geltenden sogenannten Schienenbonus mit Wirkung zum 01.01.2015 abgeschafft. Nach der Regelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG ist der Schienenbonus jedoch dann weiterhin anzuwenden, soweit für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren eröffnet ist und die Auslegung des Plans bereits vor dem 01.01.2015 ortsüblich bekannt gemacht wurde.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Regelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG gilt dem Wortlaut nach „für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens“. Damit stellt der Gesetzgeber insbesondere bei Großvorhaben, für die regelmäßig Abschnitte gebildet werden, auf das einzelne Teilvorhaben ab und will die Regelung nur auf das Planfeststellungsverfahren zum jeweiligen Planfeststellungsabschnitt angewandt wissen.

Die Auslegung von § 43 Abs. 1 BImSchG ist nach dem Ziel des Gesetzgebers auszurichten, größtmögliche Planungssicherheit für solche Vorhaben zu schaffen, deren Planung zum Zeitpunkt der Abschaffung des Schienenbonus am 01.01.2015 schon weit fortgeschritten ist.

Nach den Gesetzesmaterialien (vgl. Ausführungen des Bundesrates zur Anrufung des Vermittlungsausschusses im Gesetzgebungsverfahren, BT-Drs. 17/12284, S. 2) soll der gewählte Zeitpunkt (Wegfall des Schienenbonus, wenn zum 01.01.2015 das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist) dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit für laufende oder in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben dienen. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen solche Vorhaben also nicht aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus zum 01.01.2015 umfangreich umgeplant werden müssen.

3. Der Bau neuer Park+Ride-Plätze und Bike+Ride-Plätze ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, er ist damit auch von der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen. Weder die in § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG geregelte Konzentrationswirkung der Planfeststellung noch der Grundsatz der Problembewältigung erfordern eine entsprechende Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Aus dem Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG folgt zwar, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und hierzu einer Lösung zuführen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57 m.w.N.). Dies bedeutet, dass die Planfeststellungsbehörde selbst eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu treffen hat, und zwar gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG auch über die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Diese kompetenzerweiternde Wirkung gilt jedoch nur soweit, wie die Folgemaßnahmen dazu dienen, nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen zu verhindern (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, NVwZ 1989,153; Beschluss vom 31.08.1995 - 11 VR 14/94, NVwZ-RR 1996,187). Die Planfeststellungsbehörde darf aufgrund der kompetenzerweiternden Funktion des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG aber nicht alle nützlichen oder zweckmäßigen Maßnahmen an anderen Anlagen mit erledigen.

Die Kompensationshalte beeinträchtigen nicht die Funktionsfähigkeit der bestehenden Parkplätze in dieser zuvor beschriebenen Weise nachteilig. Eine Ausweitung der Parkplatzkapazitäten wird zwar auch von der Planfeststellungsbehörde als sinnvoll angesehen, um die Verknüpfung der Verkehrsträger zu verbessern und damit die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs zu erhöhen. Die Schaffung neuer Parkplätze wird jedoch nicht erforder-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

lich, weil ohne eine solche Ausweitung der Parkplatzkapazitäten die bereits vorhandenen Parkplätze nicht mehr genutzt werden könnten.

Die Problemlösung kann auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert werden, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zur Bewältigung des Problems sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, BVerwGE 112, 221). Die Stadt Bochum verfügt über das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium für diese Maßnahmen. Es verbleibt kein ungelöstes Problem, wenn der an sich zuständigen Behörde die optimale oder wünschenswerte Lösung überlassen wird.

Als Gegenstand der Planfeststellung bezeichnet § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG die Betriebsanlagen einer Eisenbahn. Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Entscheidend für derartige Anlagen ist, dass sie von einer Eisenbahn des Bundes betrieben werden und mit dem Eisenbahnbetrieb in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen (vgl. Anhang 2 Abschnitt 1 Abs. 4 der Planfeststellungsrichtlinien).

Park+Ride-Anlagen sind deshalb nur dann Eisenbahnbetriebsanlagen, wenn sie von einer Eisenbahn betrieben werden, in räumlicher Nähe zu einem Personenbahnhof stehen und dazu bestimmt sind, Kraftfahrzeuge von Reisenden aufzunehmen (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 24.02.1989 - 5 S 958/88, Ls. 1). Andernfalls sind Park+Ride-Anlagen als Straßenverkehrsanlagen anzusehen. Mit dieser Bewertung wird auch der zunehmend vertretenen Rechtsauffassung gefolgt, dass Anlagen, die der äußeren Erschließung eines Bahnhofs dienen, nicht als Eisenbahnbetriebsanlagen angesehen werden können. Anders als bei Stellplätzen, die zu Autoreisezug-Terminals gehören, ist die Zuordnung von sonstigen Parkplätzen und Parkhäusern für Bahnreisende zu den Eisenbahnbetriebsanlagen zumindest zweifelhaft. Bei öffentlichen Parkplätzen, die zwar in räumlicher Nähe zu einem Bahnhof errichtet werden, aber nicht ausschließlich den Kunden der Bahn vorbehalten sind, wird die unmittelbare funktionale Betriebsbezogenheit eher verneint werden müssen (vgl. Vallendar in Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18 Rn. 62).

4. Es wird auf die vorstehende Bewertung zur inhaltsgleichen Einwendung bzw. Stellungnahme der Handwerkskammer Dortmund verwiesen.

5. und 6. Es wird auf Abschnitt B.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.4.23.24 Stellungnahme der RAG Aktiengesellschaft

Schreiben vom 28.01.2015, Az.: BG G3 Dt, Dt_31_15

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die RAG Aktiengesellschaft teilt mit, dass die Stellungnahme auch für die Littelfuse GmbH abgegeben wird und deshalb von dieser Gesellschaft keine weitere Stellungnahme erfolgt. Zu dem Vorhaben werden von den Unternehmen keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Zu den bergbaulichen Verhältnissen im Trassenbereich gibt die RAG Aktiengesellschaft folgende Hinweise:

Das Vorhaben liegt

- ab km 138,4 der Strecke 2291 ca. 2,5 km nach Osten (bis zur Bahnbrücke Mariannenstraße in Bochum-Eppendorf) über Bergwerksfeldern der Littelfuse GmbH,
- ab km 7,9 der Strecke 2160 ca. 0,7 km nach Osten (bis zur Unterquerung Leither Bach im Bereich der Stadtgrenze Essen/Bochum) über Bergwerksfeldern der RAG Aktiengesellschaft,
- im Bereich Bochum Hbf ca. 1,5 km nach Osten (im westlichen Bereich von der Kreuzstraße bis zur Harpener Straße im östlichen Bereich) über Bergwerksfeldern der RAG Aktiengesellschaft,
- ab km 154,8 der Strecke 2158 ca. 0,8 km nach Westen (bis zur Unterquerung der A 40 im Bereich Dortmund nördlich der Straße Feldbachacker) über Bergwerksfeldern der RAG Aktiengesellschaft.

Die Trassenbereiche, welche hier nicht berücksichtigt seien, lägen über fremden Bergwerksfeldern und somit nicht im Verantwortungsbereich der Littelfuse GmbH bzw. der RAG Aktiengesellschaft.

Im gesamten Bereich des Vorhabens habe Steinkohlebergbau im tiefen Bereich sowie im tages- bzw. oberflächennahen Bereich stattgefunden. Außer dem dokumentierten Bergbau sei in Bereichen mit geringer Lockermassenüberdeckung und fehlender Mergelüberdeckung sogenannter Uraltbergbau oder widerrechtlicher Abbau durch Dritte in bauwürdigen Flözen nicht auszuschließen. Der im Vorhabensbereich umgegangene Bergbau im tiefen Bereich (Abstand von der Tagesoberfläche „Teufe“ größer ca. 100 m) wirke in der Regel heute nicht mehr schädigend auf die Tagesoberfläche ein. In Teilbereichen könne in Abhängigkeit von den Lagerstättenverhältnissen auch heute noch eine Senkungs-, Setzungs- bzw. Tagesbruchgefahr überwiegend aus tagesnahe Bergbau nicht ausgeschlossen werden.

In den überwiegenden Fällen seien in der Vergangenheit im südlichen Ruhrgebiet bauliche Anlagen errichtet worden, als die bergbaulichen Verhältnisse bereits bestanden hätten. Der RAG Aktiengesellschaft sei nicht bekannt, ob mit Blick auf den vorhandenen tagesnahen Bergbau bereits bei der Errichtung der Bahntrasse Erkundungsmaßnahmen und eventuell Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchgeführt worden seien.

Für eine abschließende Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Hinterlassenschaften seien weitere Untersuchungen notwendig, wie z.B. die Auswertung von weiteren Unterlagen und Erkundungsmaßnahmen vor Ort. Der Vorhabenträgerin wird daher

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zur Bewertung der altbergbaulichen Verhältnisse und der Ausweisung bergbaulicher Gefährdungsbereiche im Vorhabenbereich die Einschaltung eines geeigneten Sachverständigen sowie eine Grubenbildeinsichtnahme bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW, empfohlen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Für eine Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Verhältnisse in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts 5b habe die Vorhabenträgerin im Jahr 2015 Einsicht in die bei der Bezirksregierung Arnsberg vorhandenen Grubenbilder genommen. Im weiteren Projektverlauf seien in den Baubereichen ergänzende Erkundungsbohrungen vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung

Die Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen wurden auch von der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, und anderen Bergwerkseigentümern mitgeteilt und in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.2).

Wegen der dennoch bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse wurde die Auflage in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, dass Erkundungsbohrungen auf Grundlage gutachterlicher Bewertung in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchzuführen sind (vgl. Abschnitt A.4.9).

B.4.23.25 Stellungnahme der Emschergenossenschaft

Schreiben vom 30.01.2015, Az.: 12-AM 10 (205157)

Die Emschergenossenschaft erhebt gegen das Vorhaben keine Bedenken, bittet aber bei Inanspruchnahme ihrer Grundstücke um Abschluss eines Gestattungsvertrages vor Baubeginn.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und erwidert, dass nach dem aktuellen Planungsstand keine Grundstücke der Emschergenossenschaft in Anspruch genommen werden. Sollten im weiteren Planungsverlauf Betroffenheiten erkennbar werden, werde die Vorhabenträgerin rechtzeitig Kontakt mit der Emschergenossenschaft aufnehmen.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen. Grundstücke der Emschergenossenschaft sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.23.26 Stellungnahme der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen

Schreiben vom 02.02.2015, Az.: js

Die Denkmalpflegebehörde teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass sich im Plangebiet und unmittelbar daran angrenzend mehrere Baudenkmäler befinden, zu deren Betroffenheit durch das Bauvorhaben folgende Einschätzung abgegeben wird:

Denkmalgeschützter Friedhof im Kortum Park

Beim baubedingten Eingriff in den historischen Friedhofsbereich Kortum Park bei km 146,215 bis km 146,296 sollte die Belastung für die geschützten Strukturen des Friedhofs reversibel und minimalinvasiv sein. Der Baumbestand auf der Böschung, die sich südlich an die im Maßnahmenkatalog als Bauplatz ausgewiesene Fläche anschließt, habe eine Sicht- und Emissionsschutzfunktion für den historischen Friedhofsbereich und sei daher zu erhalten. Sollte es zu weiteren Eingriffen in die bauliche oder strukturelle Substanz (Grabsteine, Wegeführung, Baumbestand) des denkmalgeschützten Friedhofs kommen, müssten diese im Vorfeld mit der Unteren Denkmalbehörde abgestimmt werden.

Baudenkmal Hauptbahnhof Bochum

Zum geschützten Denkmalumfang des Baudenkmals Hauptbahnhof Bochum zählen neben dem Empfangsgebäude auch die drei Bahnsteigdächer mit Wartehallen, die Räume für die Aufsicht sowie die zwei Spannbetonbrücken mit Schienentechnik und Unterkonstruktion. Im Bauwerksverzeichnis der Planunterlagen wird unter Nr. 51 eine komplette Erneuerung der Eisenbahnüberführung im Bereich des zweiten Bahnsteigs östlich des Empfangsgebäudes beschrieben. Gegen diesen Eingriff in die denkmalgeschützte Substanz der Bahnhofsanlage hätte die Denkmalpflegebehörde erhebliche Bedenken erhoben. Als Ergebnis einer zwischenzeitlich erfolgten Abstimmung mit der Vorhabenträgerin bezögen sich die Veränderungen in diesem Bereich jedoch ausschließlich auf die Verlängerung des zweiten Bahnsteigs (zwischen den Gleisen 3 und 4) um 60 m in Richtung Dortmund. Insofern handele es sich bei Nr. 51 im Bauwerksverzeichnis um einen Formulierungsfehler. Wenn die Maßnahmenbezeichnung „Neubau einer Eisenbahnüberführung“ in „Neubau einer Bahnsteigüberführung“ geändert würde, beständen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Zum denkmalgeschützten Friedhof im Kortum Park teilt die Vorhabenträgerin mit, dass sie generell bemüht sei, die Eingriffe in die Umwelt auf ein Minimum zu reduzieren. Der Hinweis zum Erhalt der denkmalgeschützten Strukturen des Friedhofs werde beachtet.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Auch den Hinweis zur Richtigstellung der Maßnahmenbeschreibung im Bauwerksverzeichnis hinsichtlich der Bahnsteigverlängerung im Baudenkmal Hauptbahnhof Bochum werde die Vorhabenträgerin beachten.

Bewertung und Entscheidung

Der Baumbestand auf der Böschung angrenzend an die geplante Baustelleneinrichtungsfläche im historischen Friedhofsbereich im Kortum Park bleibt erhalten. Die Baustelleneinrichtungsfläche wird auf die bereits befestigten Flächen oberhalb der Böschung begrenzt. Eingriffe in die bauliche oder strukturelle Substanz (Grabsteine, Wegführung, Baumbestand) des denkmalgeschützten Friedhofs sind nicht vorgesehen.

Wie bei der Abstimmung der Denkmalpflegebehörde mit der Vorhabenträgerin über die Betroffenheit der zum Baudenkmal Hauptbahnhof Bochum gehörenden Brücken bereits geklärt werden konnte, hat die unter Nr. 51 in Bauwerksverzeichnis und Bauwerksplan beschriebene Maßnahme die Verlängerung des Bahnsteigs zwischen den Gleisen 3 und 4 über die Wittener Straße zum Gegenstand, nicht aber eine Erneuerung der vorhandenen Brückenbauwerke.

Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung wird die denkmalrechtliche Erlaubnis für die Änderung der als Baudenkmäler geschützten Eisenbahnüberführungen durch Ergänzung der Brückenkonstruktionen zur Verlängerung des Bahnsteigs über die Wittener Straße hinweg miterteilt.

B.4.23.27 Stellungnahme der Westnetz GmbH (für Erdgashochdruckleitungen)

Schreiben vom 10.02.2015, Az.: DRW-T-SD/Vß/Gr

Die Westnetz GmbH erhebt in ihrer Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben. Durch die Baumaßnahmen werden keine Erdgashochdruckleitungen der RWE Deutschland AG bzw. der Westnetz GmbH betroffen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen. Erdgashochdruckleitungen der RWE Deutschland AG oder der Westnetz GmbH sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

B.4.23.28 Stellungnahme der Stadt Bochum

Schreiben vom 19.02.2015, Vorlage 20142499

Stellungnahme der Stadt Bochum Teil I

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Als Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren übersendet die Stadt Bochum folgende Ratsvorlage, die mit einer Beschreibung des Sachverhalts beginnt.

Sachverhalt

1. Anlass

Vorrangiges Ziel des RRX ist eine deutliche Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Heute basiert das Regionalverkehrsangebot nur auf Linien im Stundentakt, die untereinander nicht vertaktet sind. Mit dem RRX wird die Infrastruktur in dem Maße ausgebaut, dass auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln eine Angebotsausweitung auf vier durchgehende RRX-Verbindungen pro Stunde erfolgt.

Das Vorhaben ist mit seinen Teilmaßnahmen Bestandteil des Bedarfsplans des Bundeschienenwegeausbaugesetzes bzw. des Bundesverkehrswegeplans 2003. Im Januar 2005 schlossen die Bundesrepublik Deutschland, das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG eine Rahmenvereinbarung zum RRX. Im Oktober 2010 trafen Bund, Land und Bahn eine „Vereinbarung zur Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX)“.

Aufgrund der räumlichen Lage und Streckenlänge wurde die Realisierung dieser Strecke in sechs Planfeststellungsbereiche gegliedert und diese wiederum in Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Die Pläne für den Bochum betreffenden Planfeststellungsabschnitt 5b wurden vom 10.11.2014 bis zum 09.12.2014 im Technischen Rathaus offengelegt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist die Stadt Bochum als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, bis Mitte Februar 2015 Stellung zu nehmen.

2. Beschreibung der Maßnahme

Der RRX soll auf den vorhandenen Fernbahngleisen geführt werden. Dies würde in Überlagerung mit den parallel geführten Linien (RB/RE) auf der Strecke Essen bis Bochum-Langendreer zu Engpässen führen. Um diesen Abschnitt zu entlasten ist daher geplant, die Linien RE 16 und RB 40 ab Essen Hauptbahnhof auf die vorhandenen S-Bahn-Gleise zu verlagern. Durch punktuelle Neubauten und den Einbau von zusätzlichen Weichen kann der RRX dann gemeinsam mit den Fernverkehrszügen auf den Fernbahngleisen verkehren, ohne dass zwei zusätzliche durchgehende Gleise gebaut werden müssen.

In Bochum liegen die baulichen Eingriffe schwerpunktmäßig am Hauptbahnhof und in Langendreer. Der Bahnsteig 2 am Hauptbahnhof muss infolge veränderter Signalstandorte und zur Sicherstellung der erforderlichen Bahnsteiglänge in Richtung Dortmund um 60 m verlängert werden. Die Verlängerung ist nur durch eine zusätzliche Brücke über die Wittener Straße möglich. Vorgesehen ist eine Verbundbrücke aus Stahlträgern mit einer Betonplatte. Die Auflagerung erfolgt auf den bestehenden Widerlagern. Die neue Brücke schließt die Lücke

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der stadtauswärts gesehenen ersten beiden Eisenbahnbrücken über der Wittener Straße. Dies hat Auswirkungen auf die Beleuchtung der Wittener Straße. Die Anpassungsarbeiten der Beleuchtung erfolgen durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Stadt Bochum.

In Langendreer ist der Bau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen der S-Bahn von Bochum nach Dortmund und der Strecke von Dortmund nach Hagen erforderlich. Die Eisenbahnbrücke in der Oberstraße (Eigentum der Deutschen Bahn AG) wird baulich entsprechend angepasst.

Zudem ist an einigen Streckenabschnitten der Bau von Lärmschutzwänden vorgesehen. Weiterhin sind Umbauarbeiten an Weichen, Stützwänden, an der Leit- und Sicherungstechnik, an der Oberleitung, an der Entwässerung und an der Stromversorgung der Strecke erforderlich.

3. Linienkonzept

Auf dem Laufweg über die S-Bahn-Infrastruktur zwischen Essen und Bochum-Langendreer werden der RE 16 und die RB 40 zukünftig nicht mehr in Wattenscheid halten, sondern ersatzweise in Wattenscheid-Höntrop. Als Kompensationshalt soll Wattenscheid zukünftig durch den RRX halbstündlich bedient werden. Derzeit halten in Wattenscheid die Linien RB 40, RE 16, RE 11, RE 6, RE 1 jeweils stündlich in jeder Fahrtrichtung. Nach Verlagerung des RE 16 und der RB 40 werden am Bahnhof Wattenscheid der RRX 1 und RRX 2 einmal stündlich pro Fahrtrichtung halten. Die derzeitigen RE-Linien 1, 6 und 11 werden perspektivisch in das RRX-System überführt.

Der Bahnhof Wattenscheid-Höntrop wird in der Normalverkehrszeit von der S 1 derzeit sechsmal in der Stunde angefahren. Zukünftig kommen vier weitere Halte durch den RE 16 und die RB 40 hinzu.

Das Linienkonzept ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Die beschriebenen Änderungen haben jedoch Auswirkungen auf die Infrastruktur rund um die Bahnhöfe. Diese sind im Beschlusstext geschildert.

4. Schallschutz

Bei Ausbau- und Neubaustrecken kommen die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zur Anwendung. Die Vorkehrungen zum Schallschutz sehen eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Im Ausbaubereich Bochum-Langendreer sind eine Erhöhung der bestehenden Schallschutzwände auf bis zu 4 m sowie eine Verlängerung dieser Schallschutzwände, die sich rechts und links neben der Bahnstrecke befinden, geplant. Die Gebäude, die durch diese Maßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können, haben grundsätzlich Anspruch auf passiven Schallschutz.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfinden (Baulücken), besteht kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge. Dort wird der Lärm dauerhaft durch das sogenannte „besonders überwachte Gleis“ reduziert. Ein Schallmesszug überprüft dabei regelmäßig den Zustand der Schienenoberfläche auf ihren akustisch relevanten Zustand. Überschreiten die gemessenen Werte die Vorgaben, wird die Oberfläche der Schienenköpfe geschliffen. So wird eine dauerhafte Lärmreduktion von 3 dB(A) erzielt. Zudem ist eine Überprüfung auf passiven Schallschutz geplant.

5. Auswirkungen auf die Umwelt

Die Genehmigungsunterlagen enthalten auch einen landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und einen Artenschutzbeitrag (ASB). Durch verschiedene Maßnahmen sollen negative Umweltauswirkungen vermieden oder zumindest verringert werden. Hierbei wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaftsbild geprüft.

Die trassennahen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen eine enge räumlich funktionale und weitgehend gleichartige Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen im Bereich der Bau- und Baunebenflächen sowie eine direkte Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes ermöglichen. Eine über die trassennahen Maßnahmen hinausgehende trassenferne Kompensation ist im Planfeststellungsabschnitt nicht erforderlich. Insgesamt beträgt der Maßnahmenumfang 1,7384 ha. Die Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bochum ist dem Beschlusstext zu entnehmen.

6. Brückenbauwerke

Für alle durch den Streckenbau erforderlichen Änderungen an Kreuzungen der Bahn mit öffentlichen Straßen und Wegen schließt die Deutsche Bahn AG Kreuzungsvereinbarungen mit den Kreuzungspartnern (Straßenbaulastträger). Der Abschluss dieser Vereinbarungen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

7. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll unter weitgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes durchgeführt werden. Vollständige Strecken- und Straßensperrungen können auf Grund der hohen verkehrlichen Belastung der Strecke nur auf kurze Zeiträume beschränkt bleiben. Entsprechende Umleitungen bzw. Ersatzverkehre werden dafür in Absprache mit den zuständigen Stellen organisiert. Im Bereich der Baumaßnahme sind Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Nach Abschluss der Arbeiten werden die benutzten Flächen in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Der Zu- und Ablauf der Baustoffe wird über das öffentliche Straßennetz in dieses Baustellensystem erfolgen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Für nahe gelegene und von der Baumaßnahme betroffene Gebäude, Bauwerke, Straßen, Wege und Kanäle werden Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um eventuelle Veränderungen am Bestand zu dokumentieren.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zum Sachverhalt)

Zur Darstellung des Sachverhalts erfolgt keine Stellungnahme der Vorhabenträgerin.

Bewertung und Entscheidung (zum Sachverhalt)

können entfallen.

Die Vorlage 20142499 wurde mit Ergänzungen vom Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität, Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid und Änderungsantrag aus dem Haupt- und Finanzausschuss wie folgt geändert.

Der Rat der Stadt Bochum beschließt folgende Stellungnahme in dem Planfeststellungsverfahren:

Der Rat der Stadt Bochum stimmt den geplanten Ausbauten für den Rhein-Ruhr-Express grundsätzlich zu. Es werden jedoch folgende Bedenken und Anregungen abgegeben:

1. Auswirkungen des Linienkonzeptes

Umfeld der Bahnhöfe Wattenscheid und Wattenscheid-Höntrop

In den Planungen des RRX-Betriebskonzeptes hat sich die Stadt Bochum vehement und nachhaltig für eine Berücksichtigung des Haltepunkts Wattenscheid im RRX-Konzept eingesetzt. Das Ziel, dass Wattenscheid RRX-Halt wird, konnte erreicht werden.

Der Wegfall von sechs Halten je Stunde am Bahnhof Wattenscheid führt im Vergleich zum derzeitigen Bedienungsniveau zu einer Verschlechterung des Verkehrsangebots für Wattenscheid-Zentrum und -Westenfeld. Die Verlagerung von Fahrten auf den Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop bedeutet eine stärkere Gleichverteilung der Erschließungsqualität im Bezirk Wattenscheid insgesamt, wertet jedoch den Bahnhof Wattenscheid, der über eine bessere Infrastruktur als jener in Höntrop verfügt, ab.

Es sei absehbar, dass die Stellplatzkapazitäten am Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop für Park+Ride und Bike+Ride für die zu erwartende Nachfrage nicht ausreichen werden und ruhender Verkehr in erheblichem Umfang in anliegende Wohngebiete verdrängt wird. Dies führe zu unzumutbaren Lärm- und Abgasimmissionen in den Wohngebieten durch Parkraumsuchverkehr. Die Stellplatzkapazitäten müssen in Abstimmung mit der Stadt Bochum am Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop durch die Vorhabenträgerin umfeld- und umweltfreundlich erhöht werden. Da dies höchst problematisch sei, müsse überprüft werden, ob auf

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

eine Verlagerung von Fahrten auf den Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop verzichtet werden kann, indem z.B. am Bahnhof Wattenscheid zusätzliche Ausweichgleise auf der noch vorhandenen Trasse (Ausweichgleise wurden wegen der Wartungskosten entfernt) errichtet werden. Unabhängig davon müsse dargestellt werden, wieviel zusätzliche Stellplätze im Umfeld des S-Bahn-Haltepunktes Wattenscheid-Höntrop eingerichtet werden können.

Aus Sicht der Wattenscheider Bezirksvertretung seien stündlich vier Halte je Richtung im Bahnhof Wattenscheid unabdingbar. Dies sei notwendig wegen der beiden Berufskollegs und auch der Anbindung des Stadtteilzentrums Wattenscheid an den schienengebundenen ÖPNV.

Darüber hinaus seien Gefahren durch ehemaligen oberflächennahen Bergbau zu überprüfen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 1. Auswirkungen des Linienkonzeptes)

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Die Schaffung einer höheren Anzahl an Parkplätzen im Bereich des Haltepunktes Wattenscheid-Höntrop sei nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin, sondern obliege der Stadt Bochum.

Die Vorhabenträgerin habe im Jahr 2015 für die Baubereiche des Planfeststellungsabschnitts Einsicht in die Grubenbilder bei der Bezirksregierung Arnsberg genommen.

Im Zuge der weiteren Planung seien in den Baubereichen Erkundungsbohrungen vorgesehen, die Aufschluss über die tatsächlichen Baugrundverhältnisse geben werden.

In Bereichen der Baulücke, wie beispielsweise Wattenscheid-Höntrop, komme es zu keinen Baumaßnahmen. Hier würden lediglich die Linien RB 40 und RE 16 auf die S-Bahn-Strecke verlegt. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 werde die zulässige Bemessungslast der Strecke nicht überschritten, sodass im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchungen des Bahnkörpers erfolgen.

Bewertung und Entscheidung (zu 1. Auswirkungen des Linienkonzeptes)

Hinsichtlich der Forderung nach Schaffung neuer Parkplätze wird auf die Bewertung und Entscheidung zur inhaltlich entsprechenden Stellungnahme der IHK Mittleres Ruhrgebiet unter Abschnitt B.4.23.23 verwiesen, hinsichtlich der Forderung nach Überprüfung der bergbaulichen Situation im Planfeststellungsabschnitt auf die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, unter Abschnitt B.4.23.13 des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Emissionen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Stadt Bochum begrüßt grundsätzlich die mit dem Bau des RRX geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Die übergebenen Planunterlagen basierten jedoch auf einer veralteten Kartengrundlage. Die Anzahl der betroffenen Anwohner (Schutzfälle) und die Lärmschutzmaßnahmen seien auf Basis einer aktuellen Plangrundlage zu überprüfen. Auch die in der schalltechnischen Untersuchung empfohlenen Lärminderungsmaßnahmen seien zu aktualisieren. Dies soll insbesondere den gesamten Streckenverlauf im Ortsteil Wattenscheid-Höntrop betreffen. Eine unterschiedliche Berechnung der Lärmbelastung und ein abweichender Ansatz zum Umfang der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aufgrund unterschiedlicher rechtlicher Ansätze müssten ausgeschlossen werden (vergleiche hierzu auch Nr. 2.4 Schienenbonus).

Weiter sei im Verfahren zu klären, welche Perspektiven hinsichtlich der beiden (beschränkten) Bahnübergänge am Ginsterweg und am Stalleikenweg bestehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2. Emissionen)

Die Lärmschutzmaßnahmen seien auf Grundlage des seinerzeit aktuellen Flächennutzungsplans (Stand: 2012) und des seinerzeit aktuellen Bebauungsplans (Stand: September 2013) erstellt worden.

Im Zuge des Projektes RRX seien keine Änderungen an den beiden Bahnübergängen vorgesehen. Somit seien diese Bahnübergänge nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bewertung und Entscheidung (zu 2. Emissionen)

Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unterscheiden sich je nach Schutzbedürftigkeit der dem Lärm ausgesetzten Gebiete und baulichen Anlagen. Welche Schutzkategorie einschlägig ist, muss nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV anhand der Festsetzungen der in der Nachbarschaft des Verkehrswegs geltenden Bebauungspläne bestimmt werden.

Bestehende Festsetzungen wurden aus rechtskräftigen Bebauungsplänen übernommen. Wo keine Bebauungspläne bestanden, wurde die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete unter Berücksichtigung des Flächennutzungsplans anhand der tatsächlichen Nutzung bewertet; hierzu hat der Schallgutachter Begehungen vor Ort durchgeführt.

Der Planung liegen insbesondere für den konkret in der Stellungnahme genannten Ortsteil Wattenscheid-Höntrop folgende Bebauungspläne und sonstige Satzungen der Stadt Bochum zugrunde:

Nördlich der S-Bahn-Strecke bis Wattenscheider Hellweg

- Fluchtlinienplan Nr. Wattenscheid D 60 (Rechtskraft: 04.08.1956)

- Bebauungsplan Nr. 16 Pulverstraße/Im Loh (Rechtskraft: 27.02.1970)
- Bebauungsplan Nr. 16Ä 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 16 (Rechtskraft: 17.07.1970)
- Bebauungsplan Nr. 16b 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 16 (Rechtskraft: noch nicht eingetreten, Aufstellungsbeschluss: 24.02.2009, Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses: 10.03.2009)
- Bebauungsplan Nr. 39a Lindenstraße (Rechtskraft: 01.10.1971)
- Bebauungsplan Nr. 39b 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 39a (Rechtskraft: 30.06.1989)
- Bebauungsplan Nr. 581 Dauerkleingartenanlage Höntrop (Rechtskraft: 03.10.1988)
- Fluchtlinienplan Nr. Wattenscheid C 38 (Rechtskraft: 10.01.1928)
- Bebauungsplan Nr. 629 Harenburg (Rechtskraft: 27.07.1993)
- Bebauungsplan Nr. 863 Harenburg/Krumme Ecke (Rechtskraft: noch nicht eingetreten, Aufstellungsbeschluss: 20.03.2007, Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses: 06.06.2007)

Südlich der S-Bahn-Strecke

- Bebauungsplan Nr. 13a Preins Feld (Rechtskraft: 18.12.1974)
- Bebauungsplan Nr. 13b Preins Feld (Rechtskraft: 18.12.1974)
- Bebauungsplan Nr. 13c Änderung des Bebauungsplans Nr. 13a (Rechtskraft: 14.12.1978)
- Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 13e Preins Feld (Rechtskraft: 21.03.1998)
- Fluchtlinienplan Nr. Wattenscheid E 67 (Rechtskraft: 25.01.1957)
- Fluchtlinienplan Nr. Wattenscheid C 37 (Rechtskraft: 01.07.1927)
- Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 714 Mattenburg (Rechtskraft: 27.05.1999)

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass alle Bebauungspläne, die bis zum September 2013 Rechtskraft erlangt hätten, Berücksichtigung bei der Festsetzung der Schutzkategorien gefunden hätten.

Allerdings setzt die Verpflichtung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte voraus, dass der Schienenweg entweder neu gebaut oder wesentlich geändert wird. Diese Voraussetzungen sind für den Ortsteil Wattenscheid-Höntrop nicht erfüllt. Die S-Bahn-Strecke erfährt hier durch das Projekt RRX keine baulichen Änderungen. Bloße Maßnahmen der Verkehrsregelung oder Verkehrslenkung werden nicht erfasst, auch wenn sie zu einer Lärmerhöhung führen.

Die Bahnübergänge Ginsterweg und Stalleickenweg sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; an den beiden Bahnübergängen werden keine baulichen Änderungen vorgenommen.

2.1 Schienenverkehrslärm

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die geplante Lärmschutzwand südwestlich des Hauptbahnhofs Bochum (bahnrechts von km 15,18 bis km 15,57) im Bereich der Eisenbahnüberführung Königsallee sei in den Planfeststellungsunterlagen von ursprünglich 390 m (Vollschutz-Lösung) auf 227 m gekürzt worden. Die als Begründung angeführte Störung der Sichtachse Schauspielhaus - Marienkirche sei zwischenzeitlich von der Stadt Bochum überprüft worden. Aus stadtgestalterischer Sicht fordert die Stadt Bochum die Vorhabenträgerin daher auf, die Lärmschutzwand in ihrer ursprünglichen Länge, aber als „niedrige Lärmschutzwand“ zu errichten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.1 Schienenverkehrslärm)

Im Bereich des Bochumer Hauptbahnhofs liege ein erheblicher baulicher Eingriff entsprechend der jüngsten Rechtsprechung vor, so dass in diesem Bereich Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV getroffen werden müsse. Dieser Bereich sei durch den unabhängigen Schallgutachter untersucht worden. Im Rahmen dieser Untersuchung seien die Lärmschutzwände dimensioniert worden. Um den Vollschutz zu gewährleisten, wäre bahnrechts eine 5,0 m hohe Lärmschutzwand zwischen km 15,18 und km 15,57 erforderlich. Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse sowie aufgrund der Sichtachse im Bereich der Königsallee sei der Gutachter zu dem Ergebnis gekommen, dass eine 4,0 m hohe Schallschutzwand zwischen km 15,18 und km 15,407 die Vorzugslösung darstellt. Würde man diese 4,0 m hohe Schallschutzwand gegen eine niedrige Lärmschutzwand tauschen, könnte man nicht den erforderlichen Schutz der Lärmvorsorge erzielen. Im Sinne und zum Schutz der betroffenen Anwohner sei somit weiterhin die konventionelle Schallschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung (zu 2.1 Schienenverkehrslärm)

Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm im Bereich des Hauptbahnhofs Bochum wird auf die Bewertungen zum entsprechenden Schutzabschnitt unter Abschnitt B.4.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.2 Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Wahl der zum Einsatz kommenden Lärmschutzmaßnahmen sei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Verhältnismäßigkeit und technischen Realisierbarkeit der Vorrang einzuräumen. Dabei sollten insbesondere auch die im Rahmen des Konjunkturprogramms II untersuchten und getesteten innovativen Maßnahmen zur Lärminderung, wie z.B. niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis, geprüft werden. Diese niedrigen Schallschutzwände würden ein besonders gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Die Stadt Bochum regt daher an, in den Abschnitten mit baulicher Erweiterung, erheblichen baulichen Eingriffen und den „Baulücken“ möglichst viele Schutzfälle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu lösen. Dies hätte auch den Vorteil, dass im Gegensatz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude nicht nur der Lärm innerhalb dieser einzelnen Gebäu-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

de gesenkt, sondern auch der Umgebungslärm umfassend reduziert würde. Somit würde mit aktiven Maßnahmen gleichzeitig auch ein wichtiger Beitrag im Rahmen der erforderlichen Lärmaktionsplanung (gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie) entlang der viel befahrenen Bahnstrecken erzielt; diese hätte nämlich das Ziel, den Umgebungslärm zu reduzieren.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.2 Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen)

Gleichzeitig mit der Abschaffung des Schienenbonus sei zum 01.01.2015 die überarbeitete Berechnungsvorschrift Schall 03 neu in Kraft getreten. Hierfür würden die gleichen Übergangsbestimmungen wie beim Wegfall des Schienenbonus gelten, so dass im Planfeststellungsabschnitt 5b die in 2014 noch gültige Berechnungsvorschrift Schall 03 aus 1990 angewendet worden sei. Die Zulassung der Berechnungsverfahren für die innovativen Maßnahmen sei erst durch die Einführung der neuen Schall 03 erfolgt. Die technische Zulassung für diese Maßnahmen stehe weiterhin aus, so dass diese bislang nur im Einzelfall bei der Lärmsanierung zum Einsatz kämen.

Vor allem im Hinblick auf den Nutzen weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die innovativen Maßnahmen einschließlich der niedrigen Schallschutzwände (Höhe von 74 cm bzw. 55 cm) deutlich weniger effektiv seien als klassische Schallschutzwände. Um eine entsprechende Anzahl an Schutzfällen zu lösen, könnten in den Baubereichen am Hauptbahnhof Bochum und in Langendreer ausschließlich konventionelle Schallschutzwände vorgesehen werden.

Bewertung und Entscheidung (zu 2.2 Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen)

Bei der Untersuchung des Schienenverkehrslärms wurden ergänzend zu den konventionellen Lärmschutzmaßnahmen auch innovative Lärmschutzmaßnahmen betrachtet; es wird auf die Bewertungen unter Abschnitt B.4.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.3 Bebauungsplan Nr. 777 City-Tor Süd

Die geplante Bebauung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 777 City-Tor Süd sei in der schalltechnischen Berechnung bisher nicht berücksichtigt worden. Die Einhaltung der maßgebenden Immissionsrichtwerte und der Anspruch auf Lärmschutz an der dort geplanten Kerngebietsnutzung seien zu prüfen. Bei einem Anspruch auf Lärmschutz sollte aus städtebaulichen Gründen die Sichtbarkeit des Plangebietes von der Gleistrasse aus erhalten bleiben. Daher sei auch hier die Verwendung niedriger Lärmschutzwände in Kombination mit passiven Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.3 Bebauungsplan Nr. 777 City-Tor Süd)

Die Bebauung gemäß dem Bebauungsplan Nr. 777 City-Tor Süd werde in den Unterlagen ergänzt. Das Plangebiet befinde sich im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs nahe des Bochumer Hauptbahnhofs. Die schalltechnische Untersuchung habe ergeben, dass für

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

die Gebäude, die in der ersten Reihe zur Seite der Bahnanlagen geplant seien, Ansprüche auf Lärmvorsorge für den Nachtzeitraum bestehen. Da gemäß dem Bebauungsplan Wohnungen ausgeschlossen seien, liege jedoch keine schützenswürdige Nachtnutzung der Gebäude vor. Im Tagzeitraum bestünden keine Ansprüche auf Lärmvorsorge. Zusammenfassend seien demnach für die im Bebauungsplan festgesetzten Gebäude keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Bewertung und Entscheidung (zu 2.3 Bebauungsplan Nr. 777 City-Tor Süd)

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der schutzbedürftigen Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Der Bebauungsplan Nr. 777 City-Tor Süd hat Rechtskraft seit 15.12.2010. In der derzeitigen Situation stellt sich der Planbereich des Bebauungsplans überwiegend als nicht genutzte, ehemalige Bahnfläche dar. Ehemals vorhandene Gleiskörper und einzelne Bahngebäude wurden abgeräumt. Lediglich im südlichen Bereich stehen der denkmalgeschützte und zurzeit ungenutzte Katholikentagsbahnhof sowie mehrere Lagergebäude auf. In ihnen befinden sich Kultur- und Freizeit- bzw. Gastronomienutzungen und weitere kleinteilige gewerbliche Nutzungen (vgl. Abschnitt 3.1 der Begründung zum Bebauungsplan).

Zur Schaffung attraktiver Flächen für Dienstleistungen, Kultur und Freizeit wird das Plangebiet einer Nutzungsänderung unterzogen. Brachgefallene Flächen und mindergenutzte Gebäude sollen zukünftig in ein ansprechend urban gestaltetes Innenstadtquartier umgewandelt werden. Als zukünftiger Nutzungsschwerpunkt ist eine gewerbliche, insbesondere Dienstleistungsnutzung vorgesehen (vgl. Abschnitt 2 der Begründung zum Bebauungsplan).

Der Bebauungsplan setzt entsprechend der städtebaulichen Konzeption Kerngebiete gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. In sämtlichen Teilgebieten des Kerngebietes werden Wohnungen (einschließlich der Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) gemäß § 1 Abs. 5, 6 und 9 BauNVO ausgeschlossen (vgl. Abschnitt 7.1 der Begründung zum Bebauungsplan).

Die Immissionsgrenzwerte sind in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unterschiedlich für den Tag und für die Nacht festgesetzt, der Unterschied beträgt jeweils 10 dB(A). Nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV ist nur der Immissionsgrenzwert für den Zeitraum anzuwenden, zu dem die zu schützende Nutzung ausgeübt wird.

Die schalltechnische Untersuchung für den Planbereich des Bebauungsplans weist einen Anspruch auf Lärmschutz nur für den Nachtzeitraum an denjenigen Gebäuden aus, die in der ersten Reihe zur Seite der Bahnstrecke geplant sind. Da eine Nutzung zu Wohnzwecken durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ausgeschlossen wird, liegt keine schutzbe-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dürftige Nutzung der Gebäude zur Nachtzeit vor. Für den Tagzeitraum besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

2.4 Schienenbonus

Im Zuge der Prüfung der schalltechnischen Unterlagen sind Bedenken bei der Stadt Bochum bezüglich des verwendeten Berechnungsverfahrens aufgetreten. Die geplanten Offenlagen in den sechs Planfeststellungsbereichen sollen zu verschiedenen Zeitpunkten erfolgen. Für Bochum sei die Offenlage der Planunterlagen im November 2014, in Dortmund, Duisburg und Düsseldorf jedoch erst im Jahr 2015 geplant. Durch diese zeitliche Abfolge komme es zu einer unterschiedlichen Berechnung der Lärmbelastung und zu einem abweichenden Umfang der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aufgrund verschiedener rechtlicher Ansätze.

Hintergrund sei die im April 2013 beschlossene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wonach der Schienenbonus (gemäß § 43 Abs.1 Satz 2 und 3) von 5 dB(A) für Neu- und Ausbaumaßnahmen des Schienenverkehrs ab dem 01.01.2015 abgeschafft werde. Maßgebend dabei sei, dass das Planfeststellungsverfahren bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.

Für den Planfeststellungsabschnitt 5b Stadtgebiet Bochum, für den die Offenlegung noch in 2014 erfolgt sei, komme es gemäß den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen bei der Berechnung des Schienenlärms und der Prüfung der Ansprüche auf Lärmschutz noch zu einem Abzug des Schienenbonus von 5 dB(A).

In den Bereichen mit einer Offenlage erst in 2015 werde der Schienenbonus entsprechend der neuen Regelung ab 01.01.2015 nicht mehr in Abzug gebracht. Dies führe zu 5 dB(A) höheren Beurteilungspegeln und damit zu besseren und umfangreicheren Lärmschutzmaßnahmen. Für die Stadt Bochum bedeute dies, dass hier weniger Lärmschutz erfolgen werde als z.B. in der Nachbarstadt Dortmund oder in Duisburg und Düsseldorf.

Daher fordert die Stadt Bochum eindringlich, die lärmtechnische Untersuchung für den gesamten Streckenverlauf des Rhein-Ruhr-Express nach den ab dem 01.01.2015 gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen einheitlich neu zu berechnen und ein entsprechendes Schallschutzkonzept mit der Stadt Bochum abzustimmen. Dabei seien neben den klassischen Lärmschutzmaßnahmen auch innovative Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen.

Nur so sei gewährleistet, dass der Lärm- und Gesundheitsschutz für die an der geplanten Regionalverbindung Rhein-Ruhr-Express wohnenden Bürgerinnen und Bürgern auf einem gleich hohen Standard erfolge, egal ob sie in Bochum, Essen, Duisburg oder Dortmund zu Hause sind. Nach Auffassung des Rates der Stadt Bochum seien unterschiedliche Lärmschutzniveaus nicht hinnehmbar. Die Bürgerinnen und Bürger in Bochum und den anderen betroffenen Städten hätten Anspruch auf den gleichen Lärmschutz wie etwa in Dortmund

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

oder Düsseldorf. Der Rat der Stadt Bochum fordert die Vorhabenträgerin deshalb auf, die Planfeststellungsunterlagen zu überarbeiten (ohne Schienenbonus) und erneut auszulegen. Die Kosten des Lärmschutzes müsse die Vorhabenträgerin tragen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.4 Schienenbonus)

gleichlautend wie zur Stellungnahme der IHK Mittleres Ruhrgebiet (vgl. Abschnitt B.4.23.23 des Planfeststellungsbeschlusses).

Bewertung und Entscheidung (zu 2.4 Schienenbonus)

Aufgrund der bis zum 31.12.2014 zulässigen Berücksichtigung des Schienenbonus entsprechen die Planfeststellungsunterlagen dem geltenden Recht. Der Forderung nach Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung, bei der der Schienenbonus nicht mehr in Ansatz gebracht wird, war nicht zu entsprechen; einer erneuten Offenlage der Planfeststellungsunterlagen bedurfte es nicht.

Eisenbahnen kommt bei der Lärmbewertung der Schienenbonus (Korrekturwert S der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV) in Höhe von 5 dB(A) zugute (vgl. § 3 Satz 2 der 16. BImSchV), der seine Grundlage in der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG findet, den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen. Bedenken, ob der Schienenbonus von der Ermächtigung gedeckt und mit den grundrechtlichen Anforderungen des Gesundheitsschutzes (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) vereinbar ist, sind von der Rechtsprechung zurückgewiesen worden (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 25.95, BVerwGE 104, 123 [131 ff.]; Urteil vom 18.03.1998 - 11 A 55.96, BVerwGE 106, 241 [246 ff.]; Beschluss vom 13.11.2001 - 9 B 57.01, NVwZ-RR 2002, 178).

Aufgrund Art. 1 Abs. 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. I S. 1943) ist der Schienenbonus für EBO-Bahnen ab dem 01.01.2015 (für BOStrab-Bahnen ab dem 01.01.2019) nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt im jeweiligen Planfeststellungsverfahren das Verfahren noch nicht eröffnet und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde.

Für das Stadtgebiet Bochum fand - wie für einige andere Planfeststellungsabschnitte auch - die Planauslegung vor dem 01.01.2015 statt. Damit war die schalltechnische Untersuchung aufgrund der bis zum 01.01.2015 geltenden Rechtslage durchzuführen.

Die Anforderungen des Immissionsschutzes sind nicht speziell dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet, sondern dienen dem allgemeinen öffentlichen Interesse. Der Gemeinde kommen deshalb keine wehrfähigen Rechte zu, wenn der Allgemeinheit oder einzelnen Privaten - die ihre Rechte selbst geltend machen müssen - ein Schaden droht (vgl. BVerwGE 84, 209 [213]; BVerwG, NVwZ 1997, 905).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Stadt Bochum hätte nur eine Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen rügen können, wenn für diese Einrichtungen der Schutz vor unzumutbaren Immissionen nicht gewährleistet wäre. In diesem - hier nicht gegebenen Fall - hätte die Stadt Bochum als Nachbar Schutzvorkehrungen verlangen können (vgl. BVerwGE 69, 256 [261]; BVerwG, NVwZ-RR 1991, 601; BVerwG, NVwZ 1992, 885).

Im Übrigen wird zur Anwendbarkeit des Schienenbonus im Planfeststellungsabschnitt 5b auf die Bewertungen unter den Abschnitten B.4.6.1 und B.4.23.23 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.5 Straßenverkehrslärm

Im Bereich der Wittener Straße ist der Neubau der Eisenbahnüberführung für die notwendige Verlängerung des Bahnsteigs 2 geplant. Die zusätzliche Überbauung der Wittener Straße führe zu einer Zunahme der schon heute hohen Belastung durch den Straßenverkehrslärm (durch Reflexionen) unter der Brücke. Da dort außerdem der Haltebereich des Fernbusbahnhofs liegt, sei auch eine große Anzahl von wartenden Fahrgästen von der Lärmzunahme betroffen.

Bei der Brücke handele es sich um ein Kunstlichttor. Bei der Veränderung seien bestimmte Gestaltungsregeln zu beachten. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für wartende Reisende im Fernreiseverkehr unter der Brücke hell und angenehm (subjektives Sicherheitsempfinden) zu gestalten. Die Kosten soll die Vorhabenträgerin übernehmen.

Um die zusätzliche Belastung zu minimieren, sei aus Sicht der Stadt Bochum eine schallabsorbierende Bekleidung der Eisenbahnüberführung notwendig. Die Kosten seien von der Vorhabenträgerin zu tragen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.5 Straßenverkehrslärm)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Gestaltung des Kunstlichttores mit der Stadt Bochum in der weiteren Planungsphase abzustimmen.

Außerdem werde die Vorhabenträgerin zur Notwendigkeit einer schallabsorbierenden Verkleidung unter der Brücke über die Wittener Straße ein Schallgutachten fertigen lassen.

Bewertung und Entscheidung (zu 2.5 Straßenverkehrslärm)

Straßenbeleuchtung der Wittener Straße unter dem Brückenbauwerk

In einem Planfeststellungsbeschluss sind Fragen der Bauausführung nicht regelungsbedürftig, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1998, 92; BVerwGE 139, 150).

Für die Auslegung der Straßenbeleuchtung stehen folgende technischen Normen zur Verfügung:

- DIN 13201 Straßenbeleuchtung
Teil 1: Auswahl der Beleuchtungsklassen
- DIN 67523 Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO) mit Zusatzbeleuchtung
Teil 1 Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte
Teil 2 Berechnung und Messung
- DIN 67524 Beleuchtung von Straßentunnel und Unterführungen
Teil 1 Allgemeine Gütemerkmale und Richtwerte
Teil 2 Berechnung und Messung
- Richtlinien für die Beleuchtung in Anlagen für Fußgängerverkehr

Wegen des bestehenden und einzuhaltenden technischen Regelwerks und der Zusage der Vorhabenträgerin erübrigen sich weitergehende Entscheidungen in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Schallabsorbierende Verkleidung der Unterseite des Brückenüberbaus zur Vermeidung von Reflexionen des Straßenverkehrs

Aus der Definition der schädlichen Umwelteinwirkungen in § 3 Abs. 1 BImSchG folgt der nachbarschützende Charakter. Nachbarn sind entsprechend der in der Rechtsprechung zu § 5 BImSchG entwickelten Definition des Begriffes alle Personen, die sich nicht nur vorübergehend im akustischen Einwirkungsbereich des Verkehrsweges aufhalten, insbesondere dort wohnen oder arbeiten und somit potentiell erheblichen Geräuschbelästigungen ausgesetzt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.10.1982, DVBl. 1983, 183).

Unter dem Begriff der Nachbarn können die Fußgänger, die auf den Gehwegen der Wittener Straße das Brückenbauwerk queren, oder Fahrgäste der Fernbusse, die dort warten, nicht erfasst werden. Auch besteht für die Fußgänger und Fahrgäste kein schutzwürdiges Ruhebedürfnis. Diese Personen sind den Immissionen nach ihren Lebensumständen nicht in vergleichbarer Weise, wie es der Wohnort oder der Arbeitsplatz vermittelt, ausgesetzt (vgl. BVerwG, NVwZ 2004, 1237).

Kostentragung

Das Vorhaben kann zur Folge haben, dass Anlagen Dritter errichtet oder geändert, gesichert oder beseitigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss trifft hierzu keine Kostenregelungen. Diese ergeben sich aus Vereinbarungen zwischen den Beteiligten bzw. aus gesetzlichen Vorgaben (vgl. RL 25 Abs. 3 der Planfeststellungsrichtlinien).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

2.6 Erschütterungstechnische Untersuchungen

Die Strecke 2291 in Höntrop werde als Baulücke beurteilt. In solchen Bereichen fänden keine Veränderungen an den vorhandenen Bahnanlagen statt und die bestehenden Anlagen unterlägen dem Bestandsschutz (vgl. Unterlage 17.1 Erschütterungstechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht, Seite 38). Trotzdem durchgeführte Messungen hätten ergeben, dass die Schwinggeschwindigkeiten durch den oberirdischen Schienenverkehr deutlich unter den definierten Anhaltswerten (vgl. a.a.O., Seite 57) lägen. Allerdings würden die Erschütterungen teilweise deutlich zunehmen. Die Stadt Bochum empfiehlt, die tatsächlichen Erschütterungen durch erneute Messungen nach Inbetriebnahme des RRX zu überprüfen, um unzumutbare Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt zu vermeiden und die Gefahr von Tagesbrüchen nach menschlichem Ermessen auszuschließen.

Entlang der in Bochum geplanten Trasse, insbesondere im Abschnitt Höntrop, empfiehlt die Stadt Bochum dringend eine umfassende Beurteilung der bergbaulichen Situation des Bodens. Nach Sichtung der vorhandenen Daten sei zu überprüfen, ob weitere engmaschige Untersuchungen vor Ort erforderlich seien.

Aus Sicht des Rates der Stadt Bochum besteht außerdem in Höntrop ein steigender Bedarf an aktivem Lärmschutz. Der Rat der Stadt Bochum fordert die Vorhabenträgerin auf, zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Dabei sei auch zu prüfen, ob niedrige Lärmschutzwände - eventuell in Verbindung mit passivem Lärmschutz - ausreichen. Die Kosten des Lärmschutzes soll die Vorhabenträgerin tragen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2.6 Erschütterungstechnische Untersuchungen)

Grundsätzlich sei in den Baulücken, also den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfänden, die als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV einzustufen seien, kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen, da an den vorhandenen Bahnanlagen keine Veränderungen stattfänden und die bestehenden Anlagen einem Bestandsschutz unterlägen. In der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008 - 9 B 7/07) sei geklärt, dass eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen zu treffen, eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraussetzt. Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht demnach nicht, zumal eine definierte Grenze für eine Gesundheitsgefährdung bei Erschütterungsimmissionen nicht existiert, da im Allgemeinen der Frage zur Erheblichkeit von Belästigungen nachgegangen wird. Darüber hinaus würden im Bereich der Baulücken ebenfalls keine Eigentumsrechte verletzt, die durch Gebäudeschäden oder eine Verminderung des Gebrauchswertes eines Gebäudes auftreten können.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin habe im Jahr 2015 eine Grubenbildeinsichtnahme bei der Bezirksregierung Arnsberg in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts 5b durchgeführt. Im Zuge der weiteren Planung seien in den Baubereichen Erkundungsbohrungen vorgesehen, die Aufschluss über die tatsächlichen Baugrundverhältnisse geben werden. In Bereichen der Baulücke, wie beispielsweise in Wattenscheid-Höntrop, fänden keine Baumaßnahmen statt. Es komme lediglich zu einer Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 auf diese Strecke. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 werde die zulässige Bemessungslast der Strecke nicht überschritten, sodass im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchung des Bahnkörpers erfolgen müsse.

Der Planfeststellungsabschnitt 5b gliedere sich in Baubereiche und sogenannte Baulücken. Die Bereiche Wattenscheid bzw. Wattenscheid-Höntrop lägen im Bereich von Baulücken. In den Baulücken fänden keine baulichen Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV statt, so dass kein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutz bestünde. Da diese Bereiche jedoch im Gesamtzusammenhang des RRX stünden, seien diese dennoch im Rahmen des Projekts schalltechnisch untersucht worden. Für diese Bereiche sei geprüft worden, ob die Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht im Jahr 2025 überschritten würden und durch den RRX eine weitere Überschreitung bewirkt werde. Sofern diese beiden Kriterien erfüllt seien, werde die Mehrbelastung, die durch den RRX entsteht, durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen. Da die beiden genannten Kriterien nur an vereinzelt Gebäuden erfüllt seien, hätte der Schallgutachter die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen empfohlen. Welche Gebäude davon betroffen seien, sei detailliert in der schalltechnischen Untersuchung ersichtlich. Weiterführende Maßnahmen seien auf Grundlage der bestehenden Gesetze und Verordnungen in diesem Bereich nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung (zu 2.6 Erschütterungstechnische Untersuchungen)

Zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr im Planfeststellungsabschnitt 5b wird auf die Bewertungen unter den Abschnitten B.4.6 und B.4.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, zu den bergbaulichen Verhältnissen auf die Bewertungen unter Abschnitt B.4.23.13.

3. Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzbeitrag

Die Untere Landschaftsbehörde (heute: Untere Naturschutzbehörde) habe bereits am 05.06.2014 zu dem von der Vorhabenträgerin eingereichten Vorabzug des landschaftspflegerischen Begleitplans und des Artenschutzbeitrags Stellung genommen. Die Genehmigungsunterlagen seien inhaltlich in weiten Teilen fachlich korrekt und nachvollziehbar erarbeitet worden, sowohl was die Methodik als auch was die Einschätzung und Bewertung von Eingriffen, artenschutzrechtlichen Konflikten sowie Betroffenheiten der geprüften Arten betrifft. Hinsichtlich bestimmter Sachverhalte bestünde jedoch nach wie vor ein Ergänzungs- und Korrekturbedarf.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

3.1 Anmerkungen zum Artenschutzbeitrag

Als ein grundsätzliches Defizit des Artenschutzbeitrags wird von der Unteren Naturschutzbehörde das Fehlen konkreter Angaben zur Populationsgröße der im Untersuchungsraum vorhandenen Reptilienpopulationen, speziell der Mauereidechse und der Zauneidechse, beurteilt, da keine vertiefende herpetofaunistische Kartierung des Vorhabenbereichs durchgeführt worden sei. Ohne diese essentiellen Angaben zur Populationsgröße seien konkrete Maßnahmenplanungen fachlich nicht nach den Anforderungen zu realisieren, die sich aus der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben ergäben. Durch das Fehlen einer präzisen Einschätzung der Populationsgröße ließe sich so beispielsweise keine erforderliche Größe für ein geeignetes Ersatzhabitat ableiten, da vor allem männliche Individuen der Zauneidechse eine bestimmte Reviergröße beanspruchen würden. Die Fachgutachten wiesen daher hinsichtlich der geplanten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG) für Reptilien noch einige Defizite und Unklarheiten auf. In der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 05.06.2014 sei daher der Vorhabenträgerin nahegelegt worden, eine differenzierte Kartierung der Reptilienfauna im Umfeld der jeweiligen Vorhabenbereiche durchzuführen, um eine solide und fundierte Planungsgrundlage zu schaffen.

Dieser Aufforderung sei die Vorhabenträgerin jedoch nicht nachgekommen; ebenso wenig seien die von der Unteren Naturschutzbehörde formulierten Verbesserungsvorschläge zum Artenschutzbeitrag in den offengelegten Genehmigungsunterlagen zum Vorhaben berücksichtigt worden.

Sowohl für die im Vorhabenbereich nachgewiesene Mauereidechse als auch für die potenziell vorkommende Zauneidechse gelte hinsichtlich der Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, dass im Zusammenhang mit dem Vorhaben im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche 803 beide Arten zumindest in ein temporäres Ersatzhabitat verbracht bzw. zwischengehalten werden müssen, um durch das Vorhaben ausgelöste Tötungsdelikte zu vermeiden. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass im Rahmen des strengen Artenschutzes für das Absammeln, das Fangen und die Zwischenhälterung sowohl von Mauer- als auch Zauneidechse das Ausnahmeverfahren nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig werde (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10, BVerwGE 140, 149-178). Eine entsprechende Begründung hinsichtlich der Erfüllung der hierfür notwendigen Voraussetzungen sei von der Vorhabenträgerin zu erbringen.

Als nach § 7 BNatSchG streng geschützte Art sowie Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie mit ungünstigem Erhaltungszustand in NRW müsse die Mauereidechse zwingend ebenfalls im Rahmen von Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden, auch wenn es sich bei den Vorkommen der Art in NRW um synanthrope Populationen handelt, die durch Aussetzungen begründet wurden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 3.1 Anmerkungen zum Artenschutzbeitrag)

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin weist daraufhin, dass die im Abschnitt 1.4 des Artenschutzbeitrags aufgeführte Begehung nur der Überprüfung der Flächen gedient hätte, die anhand von Luftbildern als potentiell geeignete Biotopflächen betrachtet worden seien.

Zu den einzelnen Arten seien mehrere Begehungen und somit Kartierungen durchgeführt worden. Die Erfassung der Reptilien sei durch Sichtbeobachtungen erfolgt. Der Fachgutachter habe für die Reptilien mehrere terminierte Begehungen vorgenommen. Die Untersuchung sei in trocken-warmen Saumbereichen erfolgt, die eine prinzipielle Lebensraumeignung für die Mauereidechse, die Zauneidechse sowie die Schlingnatter aufwiesen, und insbesondere in den Bereichen, in die durch die Baumaßnahmen eingegriffen werde. Die Kontrollen sowie Sichtbeobachtungen erfolgten im Zeitraum von April bis Anfang September 2011, vor und im Anschluss an die avifaunistischen Begehungen am 27. und 28.04., im Rahmen der Reptilienbegehungen am 12. und 13.05., am 08., 09. und 29.06. sowie am 01.08. und 03.09.2011 im Zusammenhang mit Begehungen zur Erfassung der Heuschrecken.

Im Rahmen der Kartierungen in 2011 sowie in 2013 (für die Biotoptypenkartierung zum landschaftspflegerischen Begleitplan) seien lediglich einzelne Individuen festgestellt worden. Dies sei vom Fachgutachter so interpretiert worden, dass entweder nur ein geringer Teil einer größeren lokalen Population betroffen sei oder dass die lokale Population eine geringe Individuenzahl aufweist. Beide Fälle könnten Teil einer Metapopulation sein, für deren Erhaltungszustand die Auswirkungen der Planung im Planfeststellungsabschnitt 5b keine Relevanz hätten.

Nicht alle Anregungen aus dem Schreiben vom 05.06.2014 der Unteren Naturschutzbehörde seien aufgegriffen worden, da die Anmerkungen bzw. Aufforderungen auf Bereiche oder Maßnahmen bezogen wurden, die nach Einschätzung der Vorhabenträgerin nicht betroffen waren. Es handelte sich teilweise um Verwechslungen, so sei z.B. auf das Maßnahmenblatt M 2 (Gehölzanpflanzung) hingewiesen worden, gemeint sei sicherlich das Maßnahmenblatt M 6 (Stand 13.03.2014, Erweiterung eines Eidechsenhabitats in Langendreer) gewesen. Anregungen, die als nachvollziehbar betrachtet wurden, seien in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingearbeitet worden. Lediglich eine Rückmeldung an die Stadt Bochum habe es nicht gegeben.

Das östlich der Baustelleneinrichtungsfläche liegende Areal werde vor Baubeginn mit Habitatstrukturen aufgewertet (vgl. Blatt 5 des Maßnahmenplans und Maßnahme A_{CEF} 1) und als dauerhafter Lebensraum für Reptilien erhalten. Eine Vergrämung der Mauereidechsen werde angestrebt. Darüber hinaus werde nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Baustelleneinrichtungsfläche 803 ein Reptilienlebensraum angelegt (vgl. Maßnahme M 5, Gesamtgröße beider Flächen 2.174 m²).

3.2 Anmerkungen zu den artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Eines der Zauneidechsen-Habitats sei in einem Areal geplant, in welchem der Japanische Staudenknöterich wachse. Diese Fläche sei trotz der beschriebenen Bekämpfungsmaßnahmen dieser invasiven Art für die Einrichtung eines Ersatzhabitats ungeeignet, da davon ausgegangen werden müsse, dass sich der Japanische Staudenknöterich nicht zeitnah und effektiv bekämpfen lasse bzw. vollständig zurückgedrängt werden könne. Es müsse mit dem Verbleib einzelner Rhizomstücke im Boden und einer dauerhaften Kontamination des Bodens gerechnet werden, woraus sich schnell wieder große Populationen des Japanischen Staudenknöterichs aufbauen könnten und den Lebensraum der auf Pionierlebensräume angewiesenen Zauneidechse unbrauchbar machen und entwerten würden. Damit sei die formulierte Maßnahme in diesem Bereich wirkungslos. Diese Maßnahmenfläche könne auf Grund ihrer fehlenden Eignung nicht als Ersatzhabitatfläche für die Zauneidechse anerkannt werden.

Der Unteren Naturschutzbehörde erscheint es sinnvoller, das Gelände zu vergrößern. Zu prüfen sei, ob einzelne Bäume der bestehenden Birken im Umfeld des Ersatzhabitats gerodet werden können, was sich auch günstig auf die Besonnung des Ersatzhabitats und die Thermoregulation der Zauneidechsen auswirken würde. Solch eine Fällmaßnahme müsste allerdings nach der Eingriff-Ausgleich-Regelung kompensiert werden und im landschaftspflegerischen Begleitplan Berücksichtigung finden, mit Ausnahme derjenigen Flächen, die unter die Natur-auf-Zeit-Regelung nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 LG NW fielen.

Bezüglich der Flächengröße des einzurichtenden Ersatzhabitats müssten die Revieransprüche der Zauneidechse beachtet werden: Ein einzelnes erwachsenes Männchen beanspruche ein Revier von etwa 100 bis 110 m² Größe. Bei der Konzeption der Ersatzhabitatfläche sollte die Größe der vorhandenen lokalen Population Berücksichtigung finden. Zusätzlich zu den im Maßnahmenblatt formulierten Habitatrequisiten sollten für eine geeignete Ausstattung an Habitatstrukturen auch Steinhäufen aus groben Gesteinsmaterialien als Sonn-, Versteck- und Jagdplätze angelegt werden.

Die Schotterflächen des rückzubauenden Gleises könnten als Habitatrequisite im Ersatzhabitat belassen werden, da es sich um ein geeignetes Substrat für die Ausstattung eines Mauereidechsen-Habitats handle. Durch seinen Mangel an Feinerde und seine Nährstoffarmut lasse es nur eine langsame Sukzession (zeitliche Aufeinanderfolge der an einem Standort einander ablösenden Pflanzen- und Tiergesellschaften) zu, was wiederum die zukünftige Pflege des Ersatzhabitats positiv beeinflusse und der Lebensraum hierdurch lange Pionierflächencharakter aufweise.

Die lokale Mauereidechsen-Population sei im Rahmen der Baufeldfreimachung vor Beginn der Bauaktivitäten aus dem Baufeld selbst sowie aus seinem unmittelbaren Umfeld abzusammeln und in das Ersatzhabitat zu verbringen. Gleichzeitig sei das Baufeld durch einen Reptilienschutzzaun gegen eine Einwanderung von Tieren, sowohl Eidechsen als auch Kreuzkröten, zu sichern. Während der gesamten Bauzeit müsse das Ersatzhabitat ebenfalls durch einen Reptilienschutzzaun gesichert werden, um eine Einwanderung der umgesiedel-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ten Reptilien-Populationen aus dem Ersatzhabitat in das Baufeld zu verhindern. Unmittelbar vor Baubeginn sei eine erneute Kontrolle des Baufeldes auf Reptilien- und Amphibienbesatz erforderlich. Ohne eine zeitlich plausible Aufeinanderfolge von artenschutzrechtlich geeigneten und effektiven Maßnahmen im Rahmen der ökologischen Baubegleitung könnten ansonsten Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) nicht ausgeschlossen werden.

Aus dem vorgelegten Artenschutzbeitrag ließe sich nicht eindeutig entnehmen, mit welchen Mitteln die Population der Kreuzkröte im Bereich bei Bahn-km 15,11 („Bermudahallen“) wirksam gegenüber möglichen Betroffenheiten und Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG geschützt werden soll. Im Text des Artenschutzbeitrages werde sowohl eine Absperrung des Vorhabenbereiches durch einen Amphibienschutzzaun erwähnt, mit welchem das Baufeld vor einer Einwanderung von Tieren geschützt werden soll, es sei jedoch auch von einer Baufeldfreimachung (vermutlich durch Absammeln) vor Baubeginn die Rede. Hierbei werde jedoch nicht vertiefend erläutert, ob die Tiere auf einer geeigneten Fläche zwischengehärtet oder in ein dauerhaftes Ersatzhabitat umgesiedelt und wohin die Tiere verbracht würden. Die Vorhabenträgerin wird um Klärung gebeten, wo dieses temporäre oder dauerhafte Ersatzhabitat für die Kreuzkröte liegen soll.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 3.2 Anmerkungen zu den artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen)

Die Anmerkung zur Ungeeignetheit der vom Japanischen Staudenknöterich bewachsenen Fläche sei bereits im Schreiben der Stadt Bochum vom 05.06.2014 formuliert und von der Vorhabenträgerin aufgegriffen worden. Die Maßnahme M 5 (alt) sei nicht mehr Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die den Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt worden sei (vgl. Blatt 2 des Maßnahmenplans).

Die Anmerkungen zur Vergrößerung der als Ersatzlebensraum vorgesehenen Fläche würden zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Erweiterung des Ersatzhabitats für die potentiell vorkommenden Zauneidechsen sei jetzt in den landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. Blatt 2 des Konfliktplans) aufgenommen und als anlagenbedingter Gehölzverlust K3.1 dargestellt worden (vorher: baubedingter Verlust K3). Die Gehölzfläche BB von Bahn-km 1,00 bis Bahn-km 1,04 der Strecke 2140 werde als Lebensraum für die Zauneidechse hergerichtet.

Die Anmerkungen zum Absammeln der Zauneidechsen und zur Errichtung eines Reptilienschutzzauns würden zur Kenntnis genommen und beachtet. Die beschriebenen Maßnahmen seien teilweise Bestandteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (vgl. Maßnahmenblätter M 5, A_{CEF} 1, AV 3, AV 4). Zur Vermeidung des Eintretens der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG (Vermeidung von Individuenverlusten) würden auf den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (hier den Baustelleneinrichtungsflächen) früh-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zeitige Kontrollen erfolgen. Diese Kontrollen seien vor und während der Baumaßnahme durchzuführen (vgl. Blatt 5 des Maßnahmenplans und Maßnahme M 5).

Die Kreuzkröte wurde, wie bereits im Artenschutzfachbeitrag beschrieben (vgl. Abschnitte 3.3.2 und 4.1), im Umfeld der Baustelleneinrichtungsfläche 803 aus einer Fläche verhört, die außerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche 803 lag und auf der im Jahr 2014 umfangreiche Kanalbauarbeiten der Stadt Bochum erfolgt seien und noch erfolgen. Die Art sei im Rahmen der Vermeidungsmaßnahmen zum landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt worden (vgl. artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen AV 3 und AV 4). Nach jetziger Einschätzung sei bei Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen eine Zwischenhaltung oder ein Ersatzhabitat nicht erforderlich.

3.3 Anmerkungen zur Eingriffskompensation

Die geplanten Baumaßnahmen gingen nur mit einem relativ geringen Flächenverbrauch einher. Lediglich in Bochum-Langendreer südlich des Opel-Werks müsse eine kürzere Streckenverbindung neu gebaut werden. Die Flächeninanspruchnahme im Rahmen des Vorhabens resultiere überwiegend aus Baustelleneinrichtungsflächen, welche sich entlang der Bahnstrecken verteilen. Hierfür würden ausschließlich Biotope mit einem geringen Biotopwert in Anspruch genommen.

Verlust von Waldflächen

Als Kompensation nach § 14 BNatSchG für den durch den Eingriff bedingten Verlust von Waldflächen soll eine 0,42 ha große Fläche im Bereich des ehemaligen Containerbahnhofs Langendreer entsiegelt, stillgelegte Gleise rückgebaut, der Boden aufgelockert, kulturfähiger Boden aufgebracht und mit bodenständigen Gehölzen aufgeforstet werden. Die Aufforstung sei auf einer aktuellen und zukünftig nicht mehr genutzten Bahnbetriebsfläche geplant. Diese Maßnahme sei zu begrüßen. Sie stelle eine ökologische Aufwertung dieser innerstädtischen Fläche dar, was sich auch positiv auf die klimatischen Verhältnisse im Umfeld auswirken dürfte.

Eingriffsbilanzierung

Zur Ermittlung der zu erbringenden Kompensationsleistungen nach § 14 BNatSchG sei die von der Unteren Naturschutzbehörde anerkannte Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“ (LANUV, 2008) angewendet worden. Die im Rahmen der Kompensationsermittlung berechnete Eingriffsbilanzierung schließe mit einem Gesamt-Eingriffswert von 73.710 Biotopwertpunkten, denen durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen ein Kompensationswert von 96.035 Biotopwertpunkten gegenüberstünde. Demnach resultiere das Vorhaben in einem Kompensationsüberschuss von insgesamt 22.325 Biotopwertpunkten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 3.3 Anmerkungen zur Eingriffskompensation)

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Verlust von Waldflächen

Die Vorhabenträgerin nimmt die Anmerkungen zur Kenntnis.

Eingriffsbilanzierung

Durch die Aufnahme des Konfliktes K3.1 für die Erweiterung eines Eidechsenhabitats (Verlust der Gehölzfläche BB mit einer Flächengröße von 370 m²) in den landschaftspflegerischen Begleitplan ergäben sich veränderte Werte; danach schließe die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung mit einem Eingriffswert von 75.560 Biotopwertpunkten und mit einem Kompensationswert von 97.515 Biotopwertpunkten ab. Daraus resultiere ein Kompensationsüberschuss von insgesamt 21.955 Biotopwertpunkten.

3.4 Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie

Auch im Rahmen der Anfertigung der Umweltverträglichkeitsstudie zum Vorhaben seien faunistische Kartierungen zu planungsrelevanten Tiergruppen (Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien) durchgeführt worden, um Aussagen zu möglichen erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben auf bestimmte Arten treffen zu können. Die feldfaunistischen Untersuchungen hätten im Untersuchungsjahr 2009 stattgefunden. In der Umweltverträglichkeitsstudie werde u.a. eine Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vorgenommen.

Im Rahmen der durch das Planungsbüro durchgeführten Geländebegehungen seien jedoch nicht die im Vorhabenbereich sicher nachgewiesenen Arten Mauereidechse, Zauneidechse und Kreuzkröte erfasst worden. So würden in der Umweltverträglichkeitsstudie fundierte und belastbare Aussagen zu diesen drei planungsrelevanten Arten sowie eine Prüfung von erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben auf diese Arten fehlen. Diese Defizite müssten nachbearbeitet werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 3.4 Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie)

Die faunistischen Kartierungen zur Umweltverträglichkeitsstudie seien im Jahr 2009 auf Grundlage der technischen Vorplanung durchgeführt worden. Die nun im Rahmen der Genehmigungsplanung nachgewiesenen Arten Mauereidechse, Zauneidechse und Kreuzkröte seien zum damaligen Zeitpunkt nicht nachgewiesen worden und daher nicht Bestandteil der Umweltverträglichkeitsstudie.

Bewertung und Entscheidung (zu 3. Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzbeitrag)

Die mitgeteilten Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zum Artenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Mit der Vorlage von Deckblattunterlagen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und zum Artenschutz konnte die Vorhabenträgerin die anfangs bestehenden Bedenken der Unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich des Reptilienschutzes ausräumen.

Im Übrigen wird auf die Bewertungen unter den Abschnitten B.3 und B.4.11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4. Durchführung der Baumaßnahme

Nach Angaben der Vorhabenträgerin würden Umleitungen in Absprache mit den zuständigen Stellen organisiert. Die Ausführungsplanung und die konkrete Baustellenabwicklung (einschließlich Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen) müssten mit der Stadt Bochum abgestimmt werden. Im Bereich des Hauptbahnhofs Bochum seien in den nächsten Jahren verschiedene Großbaumaßnahmen geplant. Die Vorhabenträgerin habe angegeben, dass die Arbeiten im Planfeststellungsabschnitt 5b voraussichtlich erst in 2021 beginnen werden. Die Stadt Bochum müsse frühzeitig über die geplanten Bauzeiten informiert werden. Neben eigenen Bauvorhaben seien insbesondere auch die Großveranstaltungen in der Innenstadt zu berücksichtigen. Mit dem Straßenverkehrsamt sei eine Abstimmung zu möglichen Schwertransporten und mit der Feuerwehr zu den Rettungswegen während der Bauarbeiten herzustellen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 4. Durchführung der Baumaßnahme)

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die genaue Ausführung der Baumaßnahme im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Bewertung und Entscheidung (zu 4. Durchführung der Baumaßnahme)

Regelungen zur Baustelleneinrichtung und zum Baustellenverkehr sind in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.4.3 festgesetzt.

Stellungnahme der Stadt Bochum Teil II

1. Flächeninanspruchnahme und Baustellenabwicklung

Die Stadt Bochum teilt in ihrer Stellungnahme weiter mit, dass Blatt 3 der Lagepläne (Bereich Bochum Hbf) eine Baustelleneinrichtung im Bereich der Bushaltestelle entlang der Wittener Straße unterhalb der Eisenbahnüberführung ausweise (Nr. 807, 808). Die Flächen würden für den Fahrgastwechsel sowie für den Fußgängerverkehr entlang der Wittener Straße benötigt und müssten deshalb freigehalten werden.

Der vorgenannte Plan stellt des Weiteren die Baustellenzufahrt (Nr. 812) entlang des Bahndamms zwischen dem Schulgebäude und der Eisenbahnüberführung dar. Die Wittener Stra-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ße sei in diesem Bereich durch bauliche Abgrenzungen (Geländer) vom Seitenbereich getrennt, sodass die Baustellenzufahrt nicht von der Wittener Straße anfahrbar sei.

Eine Baustellenzufahrt Wittener Straße auf Höhe Berufskolleg sei nur durch umfangreiche Sicherungsmaßnahmen für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr möglich. Eine Anfahrt der Baustellenzufahrt von anderer Stelle aus über den genannten Seitenbereich (Radweg, Gehweg) sei nicht zulässig und aus Verkehrssicherheitsgründen zu unterlassen.

Durch Baustelleneinrichtungsflächen auf bahneigenen Park+Ride-Anlagen entfielen im Bereich Bochum Hbf sowie am Hp Wattenscheid dringend benötigte Stellplatzflächen für die Fahrgäste, die vom Auto auf den Schienenverkehr umstiegen. Des Weiteren sei durch die Lage von Baustellenzufahrten (Nr. 820, 821) absehbar, dass auch öffentlicher Parkraum entfallen oder nicht zugänglich sein werde.

Außerdem müsse die im Böschungsbereich der Baustellenzufahrten (Nr. 820, 821) vorhandene Bepflanzung erhalten werden.

Der betroffene Raum weise bereits heute eine hohe Nachfrage nach öffentlichen und privaten, aber öffentlich zugänglichen Stellplätzen auf. Logistikflächen in den Wohngebieten stünden nur begrenzt zur Verfügung. Die Stadt Bochum bittet um eine möglichst kurzzeitige Inanspruchnahme der Parkflächen und um Bereitstellung von Ersatzflächen.

Die Stadt Bochum prüft, ob für die Baustelleneinrichtung am Hp Wattenscheid die im Eigentum der Stadt Bochum befindliche Grünfläche zwischen Bahnhofsvorplatz, Bahnhofstraße und Fritz-Reuter-Straße genutzt werden kann.

Zur Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen an der Rechener Straße/Kreuzstraße (Nr. 820, 821) sei in Blatt 2 des Übersichtsplans zum Baustraßenkonzept die Nutzung des Straßenabschnitts der Kortumstraße zwischen Südring und Kerkwege vorgesehen. Der betreffende Straßenabschnitt sei als Fußgängerzone ausgewiesen und hinsichtlich der anliegenden Nutzungen, des Fußgängeraufkommens sowie den geometrischen Gegebenheiten in den Knotenpunkten nicht für eine Befahrung geeignet. Der Bereich sei außerdem vor kurzem baulich neugestaltet worden. Etwaige Beschädigungen der Oberflächen oder des Stadtmobiliars durch im Rahmen der Baumaßnahme verkehrende Fahrzeuge würden der Vorhabenträgerin angelastet.

Die Anlage der Baustraße (Nr. 819) und der Bau der anliegenden Lärmschutzwand lägen im Trassenverlauf des Radschnellwegs Ruhr (RS 1) im Bereich Bochum Innenstadt. Die Breite zwischen Lärmschutzwand und der angrenzenden Bebauung bzw. den angrenzenden privaten Grundstücken sollte so bemessen sein, dass ein Radweg nach den Qualitätsstandards des Radschnellwegs Ruhr dort entlanggeführt werden kann. Sofern die zu bauende Baustraße asphaltiert werden soll, wird angeregt, in Abstimmung mit dem Regionalverband

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ruhr eine Bauart zu wählen, die nach Beendigung der Baumaßnahmen als Radweg im Sinne des Radschnellwegs Ruhr weiter genutzt werden kann.

Für Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt seien Gehölzrodungen absehbar. Die betreffenden Gehölze würden den Zusammenhang regionaler Grünzüge sicherstellen (Bereich Oberstraße in Langendreer) und das Stadtbild fördern. Die Stadt Bochum sieht eine Neuaufforstung als zwingend notwendig an.

Die Ausführungsplanung und die konkrete Baustellenabwicklung (einschließlich Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen) müssten mit der Stadt Bochum abgestimmt werden. Im Bereich des Hauptbahnhofs seien in den nächsten Jahren verschiedene Großbaumaßnahmen geplant. Die Vorhabenträgerin hätte angegeben, dass die Arbeiten im Planfeststellungsabschnitt 5b voraussichtlich erst in 2021 beginnen werden. Die Stadt Bochum müsse frühzeitig über die geplanten Bauzeiten informiert werden. Neben eigenen Bauvorhaben seien insbesondere auch die Großveranstaltungen in der Innenstadt zu berücksichtigen. Mit dem Straßenverkehrsamt sei eine Abstimmung zu möglichen Schwertransporten und mit der Feuerwehr zu den Rettungswegen während der Bauarbeiten herzustellen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 1. Flächeninanspruchnahme und Baustellenabwicklung)

Der Vorhabenträgerin nimmt die Anmerkungen der Stadt Bochum zu den Flächeninanspruchnahmen und zur Baustellenabwicklung zur Kenntnis und sagt zu, die Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Vorhabenträgerin sagt weiter zu, die genaue Ausführung der Baumaßnahme im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Insbesondere sei die im Böschungsbereich der Baustellenzufahrten (Nr. 820 und 821) vorhandene Bepflanzung in das neue Maßnahmenblatt M 7 (Entwicklung von Gehölzstreifen) sowie in die Fotodokumentation aufgenommen worden. Grundsätzlich sei vorgesehen, die Rückschnitts- und Rodungsarbeiten auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Im genannten Bereich seien lediglich Rückschnittmaßnahmen („Auf-den-Stock-setzen“) vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten ein Stockausschlag nicht einstellen, würden Anpflanzungen mit einheimischen Bäumen und Sträuchern erfolgen.

Grundsätzlich seien die Gehölzrodungen für Baustelleneinrichtungen und Baustellenzufahrten bereits im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt (vgl. Maßnahme M 2).

Die Vorhabenträgerin nimmt den Hinweis zur Betroffenheit des Radschnellwegs Ruhr (RS 1) zur Kenntnis. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für Baustraßen würden nach Abschluss der Bauarbeiten in ihrem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt. Vor der Flächenbeanspruchung werde eine Beweissicherung durchgeführt, die den vorhandenen Zustand der Wege festhält. Sollten während der Baumaßnahme Schäden auftreten oder

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

trotz aller Schutzmaßnahmen punktuell Risse oder Schlaglöcher eingetreten sein, würden die Schäden im Zuge des Rückbaus beseitigt.

Bewertung und Entscheidung (zu 1. Flächeninanspruchnahme und Baustellenabwicklung)

Im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses sind die erforderlichen Nebenbestimmungen für die Einrichtung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen, die Nutzung öffentlicher Straßen und Wege durch den Baustellenverkehr sowie für eventuell einzurichtende Umleitungen und festgesetzt (vgl. Abschnitt A.4.3).

Weiter sind gemäß Abschnitt A.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses Bestandsaufnahmen der bei Baudurchführung in Anspruch genommenen Flächen als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen; die Dokumentation des vorgefundenen Zustandes vor Baubeginn und des Zustandes nach Abschluss der Bauarbeiten dient den Interessen sowohl der Eigentümer als auch der Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen und eventuell entstandene Schäden zu beseitigen oder die erforderlichen Anpassungen in Abstimmung mit den Eigentümern durchzuführen.

Neben dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der in der Fassung des Deckblatts Bestandteil der festgestellten Planunterlagen ist, enthält Abschnitt A.4.5 des Planfeststellungsbeschlusses detaillierte Regelungen zu den Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vor, während und nach Durchführung des Bauvorhabens.

2. Versickerung von Niederschlägen

Der Unteren Wasserbehörde fehlen genaue Erläuterungen zu den geplanten Tiefenentwässerungen und zur Darstellung und Bemessung der Versickerung, der Versickerungsanlagen und der Einleitung in Gewässer. Bei dem Niederschlagswasser der befestigten Gleisanlagen handele es sich um stark belastetes Niederschlagswasser (vgl. Abschnitt 12.4 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW vom 18.05.1998 zur Niederschlagswasserbeseitigung und Abschnitt 2.2 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW vom 26.05.2004 zu Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren). Ohne eine Behandlung, z.B. durch eine belebte Bodenzone, sei nur eine Versickerung von Niederschlagswasser von befestigten Gleisanlagen ohne Güterumschlag und ohne Pestizideinsatz zulässig.

Zudem seien noch folgende Angaben mitzuteilen:

- die Quelle der verwendeten Durchlässigkeitsbeiwerte der anstehenden Böden bei der vorgelegten Bemessung der Versickerungsmulden und des verrohrten Bahngrabens,
- nähere Erläuterungen zur Behandlung des Niederschlagswassers des verrohrten Bahngrabens,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- die Untersuchungsergebnisse zu den im Bereich der Versickerungsanlagen größtenteils vorhandenen anthropogenen Auffüllungen aus Ziegel, Bauschutt und Schlacke; denn es sei nicht nachgewiesen, dass durch die geplante Versickerung aus den womöglich belasteten Auffüllungen keine Schadstoffe ins Grundwasser verschleppt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 2. Versickerung von Niederschlägen)

Die Durchlässigkeitsbeiwerte der anstehenden Böden seien, sofern möglich, aus der Siebkornanalyse der entsprechenden Aufschlusspunkte in der Nähe der Versickerungsanlagen rechnerisch ermittelt worden. Die für die Versickerungsnachweise verwendeten Durchlässigkeitsbeiwerte bezögen sich jedoch auf die Durchlässigkeit der belebten Bodenzone (Mutterboden mit Rasenansaat). Da der darunter anstehende Boden wegen vorhandener Auffüllungen grundsätzlich mit einem versickerungsfähigen Boden (mit einer größeren Durchlässigkeit als die der belebten Bodenzone) ausgetauscht werde, sei der tatsächliche Wert vernachlässigt worden.

Auf Grund des Neubaus des Gleises der Strecke 2140 mit neuen Bettungsstoffen und der wasserundurchlässig angelegten Planumsschutzschicht zur seitlichen Wasserabführung sei die Qualität des abfließenden Wassers aus dem Regelbetrieb der Strecke unproblematisch. Der Einbettungsbereich des verrohrten Bahngrabens könne jedoch als belebte Bodenzone angelegt werden, sodass der einsickernde Anteil des Niederschlagswassers aus dem Gleis die gewünschte Vorreinigung erfährt. Das in der haufwerksporigen Betonhalbschale gesammelte überschüssige Wasser werde - wie beschrieben - an einen vorhandenen Schacht bei km 1,595 der Strecke 2140 angeschlossen.

Zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen aus den angrenzenden Auffüllbereichen sei geplant, die Versickerungsbereiche mit Dichtungsfolien abzugrenzen bzw. abzudichten.

Bewertung und Entscheidung (zu 2. Versickerung von Niederschlägen)

Es wird auf die wasserrechtliche Erlaubnis unter Abschnitt A.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses, die Nebenbestimmungen zum Boden- und Gewässerschutz unter Abschnitt A.4.6 und die Bewertung zur Wasserwirtschaft und zum Gewässerschutz unter Abschnitt B.4.12 verwiesen.

Soweit von der Unteren Wasserbehörde im Erörterungstermin am 16.02.2016 noch Unklarheiten hinsichtlich der geplanten Versickerung der Niederschläge angesprochen wurden, hat die Vorhabenträgerin diese in einem nachfolgenden Gesprächstermin am 22.06.2016 mit der Unteren Wasserbehörde klären können.

Die Versickerung des Niederschlagswassers erfolgt flächig und nicht gesammelt über die belebte Bodenzone der Damm- und Einschnittsböschungen. Kanalisierte Entwässerungseinrichtungen werden an die öffentliche Kanalisation angeschlossen. Die geplanten Mulden und

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Gräben am Böschungsfuß dienen lediglich der Aufnahme des restlichen Oberflächenwassers aus der Böschung und dem Schutz des angrenzenden Geländes und der dortigen Bebauung. Die in den Mulden bzw. Gräben anfallenden Wassermengen sind sehr gering. Die Versickerungsberechnungen dienen lediglich als Nachweis für die vorhandene theoretische Aufnahmefähigkeit.

3. Denkmalschutz

Der Hauptbahnhof Bochum sowie die beiden Brücken über die Wittener Straße und die Universitätsstraße seien als Baudenkmäler in die Denkmalliste der Stadt Bochum eingetragen. Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestünden keine Bedenken. Die Untere Denkmalbehörde sei jedoch in die weiteren Planungen einzubeziehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 3. Denkmalschutz)

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Untere Denkmalbehörde im weiteren Projektverlauf zu beteiligen.

Bewertung und Entscheidung (zu 3. Denkmalschutz)

Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung wird die denkmalrechtliche Erlaubnis für die Änderung der als Baudenkmäler geschützten Eisenbahnüberführungen durch Ergänzung der Brückenkonstruktionen zur Verlängerung des Bahnsteigs über die Wittener Straße hinweg in diesem Planfeststellungsbeschluss miterteilt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Untere Denkmalbehörde im weiteren Projektverlauf zu beteiligen.

4. Brückenbauwerke

Die folgenden, auf der Trasse des RRX liegenden Bauwerke befänden sich im Eigentum der Stadt Bochum:

- BW-Nr. 329 im Bereich Wattenscheider Hellweg/Essener Straße
- BW-Nr. 328a im Bereich Steinhagen
- BW-Nr. 328 im Bereich Engelsburger Straße
- BW-Nr. 276 im Bereich Oviedoring
- BW-Nr. 142 im Bereich Viktoriastraße (Teileigentum Deutsche Bahn AG)
- BW-Nr. 112 im Bereich Auf der Prinz
- BW-Nr. 120 im Bereich Werner Hellweg
- BW-Nr. 145 Lohring
- BW-Nr. 105 Buselohstraße
- BW-Nr. 121a Von-Waldthausen-Straße
- BW-Nr. 302 Autobahn 43 (Mischträgerschaft Landesbetrieb Straßenbau NRW)

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Bauwerke 145 (Lohring) und 105 (Buselohstraße) würden aufgrund ihres schlechten Zustandes kurzfristig erneuert. Die Infrastrukturmaßnahmen für den RRX seien mit den geplanten Brückenneubauten abzustimmen. Der Überbau des Bauwerkes 121a (Von-Waldthausen-Straße) sei im Dezember 2014 erneuert und die Widerlager den neuen Anforderungen angepasst worden. Davon ausgehend, dass der RRX auf den bereits vorhandenen Gleisen geführt wird, bestünden keine Bedenken.

Die zusätzliche Überbauung der Wittener Straße (Bauwerk 144; Eigentum der Deutschen Bahn AG) führe nicht nur zu einer Zunahme der schon heute hohen Belastung durch den Straßenverkehrslärm (durch Reflexionen) unter der Brücke, sondern verschlechtere auch die Lichtverhältnisse. Die Vorhabenträgerin habe den Handlungsbedarf bei der Beleuchtung erkannt und sehe gemäß dem Erläuterungsbericht vor, diese in Abstimmung mit der Stadt Bochum anzupassen.

Die Kreuzungsverträge seien, soweit erforderlich, durch die Deutsche Bahn AG anzupassen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 4. Brückenbauwerke)

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten. Soweit erforderlich würden die Kreuzungsverträge angepasst.

Bewertung und Entscheidung (zu 4. Brückenbauwerke)

Es wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zu Nr. 2.5 Straßenverkehrslärm verwiesen.

5. Kampfmittel

Das Plangebiet befinde sich in einem bekannten Bombenabwurfgebiet. Eine Luftbildauswertung habe jedoch nur eingeschränkt durchgeführt werden können, da Schlagschatten keine Aussagen über mögliche Blindgängereinschlagstellen zuließen. Alle Arbeiten mit Eingriffen in den Baugrund seien daher grundsätzlich ohne Gewaltanwendung und erschütterungsarm durchzuführen.

Es können Schlitz- und Rammkernsondierungen bis zu einem Durchmesser von 80 mm sowie Rammsondierungen nach DIN 4094 und Bohrungen bis zu einem Durchmesser von 120 mm drehend mit Schnecke (nicht schlagend) durchgeführt werden (vgl. Anlage 1 der Technischen Verwaltungsvorschrift für Kampfmittelbeseitigung). Bei größerem Durchmesser wird um rechtzeitige Information (etwa drei Wochen vor Beginn) gebeten, da ein Ortstermin mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abgestimmt werden muss.

Spätestens zehn Tage vor Beginn der Arbeiten sei der Stadt Bochum, Ordnungsamt, ein Lageplan im Maßstab 1:250 oder 1:500 einzureichen und das Bauvorhaben zur Sondierung zu melden. In dem Lageplan sei die abzusuchende Fläche zu markieren. Die Zufahrt zur

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Baugrube müsse dem Kampfmittelbeseitigungsdienst zur Überprüfung auch mit schwerem Gerät ermöglicht werden.

Wenn bei Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnliche Verfärbungen aufweist oder verdächtige Gegenstände freigelegt werden, müssen die Arbeiten sofort eingestellt und der Kampfmittelbeseitigungsdienst verständigt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 5. Kampfmittel)

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die Hinweise zu beachten.

Bewertung und Entscheidung (zu 5. Kampfmittel)

Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Abschnitt A.4.8 Nebenbestimmungen zur Kampfmittelbeseitigung.

6. Rettungsöffnungen

Die Feuerwehr weist auf die erforderlichen Rettungsöffnungen in den Lärmschutzwänden hin.

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 6. Rettungsöffnungen)

Die erforderlichen Rettungsöffnungen in den Lärmschutzwänden seien bereits in den Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Bewertung und Entscheidung (zu 6. Rettungsöffnungen)

können entfallen; die erforderlichen Rettungsöffnungen in den Lärmschutzwänden sind in der Planung berücksichtigt.

7. Planungsabsichten

Die Stadt Bochum teilt abschließend ihre Planungsabsichten für den Bereich Städtebau und Mobilität mit:

Stadtbezirk Wattenscheid

- ISEK Wattenscheid
- Umgestaltung Fritz-Reuter-Straße/Vorplatz Bahnhof Wattenscheid
- Kreisverkehrsplatz Fritz-Reuter-Straße/Bahnhofstraße
- Gewerbegebiet Wilhelm-Leithe-Weg
- Gewerbepark Wattenscheid West (Bebauungsplan Nr. 888)

Stadtbezirk Mitte

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- City-Tor Süd
- Stadtturm (Bebauungsplan Nr. 870)
- Nachverdichtung Hermannshöhe (Bebauungsplan Nr. 902)
- Umbau Universitätsstraße (perspektivisch)
- Erweiterung Halteplätze Wittener Straße
- Radverkehrsanlagen Wittener Straße/Kurt-Schumacher-Platz
- Radverkehrsführung entlang der Bahnstrecke im Bereich Viktoriastraße
- Radschnellweg Ruhr
- Innenstadt Bochum (Bebauungsplan Nr. 930)

Stadtbezirk Ost

- Umgestaltung Hauptstraße und Unterstraße mit Verlegung Straßenbahnlinie 310
- Nachnutzung Opel-Werk II und III (Bebauungspläne Nr. 948 und 951)
- Radschnellweg Ruhr

Erwiderung der Vorhabenträgerin (zu 7. Planungsabsichten)

Die Vorhabenträgerin nimmt die Planungsabsichten der Stadt Bochum zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung (zu 7. Planungsabsichten)

Um eine räumliche und zeitliche Koordination der verschiedenen Bauvorhaben zu ermöglichen, enthält der Planfeststellungsbeschluss in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.4.3 Regelungen zur Baustelleneinrichtung und zum Baustellenverkehr.

Schreiben der Stadt Bochum vom 13.09.2016, Az.: 61 30 Bit

Die Stadt Bochum weist einleitend darauf hin, dass ihre Stellungnahme vom 19.02.2015 für die unveränderten Planinhalte weiterhin Bestand hat.

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt merkt aus Sicht seines berührten Aufgabenbereichs an, dass als Änderung gegenüber den ursprünglichen Unterlagen die Baustelleneinrichtungsfläche zwischen der Bessemerstraße und der Viktoriastraße bzw. Königsallee entfallen sei. Als Ersatz werde eine kleine Baustelleneinrichtungsfläche an der Böschung der Alten Hattinger Straße benötigt. Da diese Baustelleneinrichtungsfläche außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen läge, bestünden keine Bedenken.

Umwelt- und Grünflächenamt (Untere Naturschutzbehörde)

Bei der erneuten Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde sei von der Vorhabenträgerin ein überarbeiteter Artenschutzbeitrag sowie ein überarbeiteter landschaftspflegerischer Begleitplan vorgelegt worden. In diese überarbeiteten Unterlagen seien die Ergebnisse eines

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Abstimmungsgesprächs der Vorhabenträgerin sowie des von ihr beauftragten Umweltgutachters mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde vom 27.08.2015 eingeflossen.

Anmerkungen zum Artenschutz

Die von der Unteren Naturschutzbehörde geforderte vertiefende Untersuchung zur Bestandssituation der Mauereidechse im Vorhabensbereich sowie in seinem Umfeld sei von der Vorhabenträgerin durchgeführt worden. Auch für die Artengruppen Brutvögel und Fledermäuse seien im Jahr 2015 erneute Bestandserfassungen im Vorhabensbereich vorgenommen worden. Vor allem die Baustelleneinrichtungsflächen, die Flächen zur Errichtung von Lärmschutzwänden sowie die Flächen der Bahnsteigverlängerung seien im Hinblick auf ihre Wirkfaktoren für planungsrelevante Arten neu betrachtet worden. Die artenschutzrechtliche Betrachtung für die Mauereidechse sei auf die Baustelleneinrichtungsflächen 819 und 822 erweitert worden. Die neuen Erkenntnisse seien in den Artenschutzbeitrag des Deckblatts mit eingeflossen. Die von der Unteren Naturschutzbehörde in ihren Stellungnahmen vom 05.06.2014 und 05.12.2014 geforderten Ergänzungen des Artenschutzbeitrags einschließlich seiner zugrundeliegenden Untersuchungen seien nun von der Vorhabenträgerin vollumfänglich erfüllt worden. Somit kann festgestellt werden, dass der vorgelegte Artenschutzbeitrag fachlich korrekt und nachvollziehbar erarbeitet wurde.

Zur Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG) für Reptilien zur Vermeidung der in § 44 Abs. 1 BNatSchG formulierten Zugriffsverbote seien artspezifische Maßnahmen wie Absammeln, Fang und Zwischenhaltung erforderlich. Für die Mauereidechse werde angenommen, dass baubedingte Verluste einzelner Individuen trotz der konzipierten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können (vgl. Seiten 39a und 55 des Artenschutzbeitrags). Im Rahmen der Vorgaben des strengen Artenschutzes sei aus diesem Grund ein Ausnahmeverfahren nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von der Vorhabenträgerin bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 12/10, BVerwGE 140, 149-178). Eine entsprechende Begründung hinsichtlich der Erfüllung der hierfür notwendigen Voraussetzungen sei von der Vorhabenträgerin zu erbringen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG durch die Untere Naturschutzbehörde im Planfeststellungsverfahren wurde der Vorhabenträgerin bei dem Gesprächstermin am 27.08.2015 in Aussicht gestellt.

Anmerkungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Im Zuge der geplanten Einrichtung von neuen Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten sowie der Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand (Bauwerk 207) ergeben sich gegenüber der zuvor eingereichten Version des landschaftspflegerischen Begleitplans Änderungen hinsichtlich der Intensität der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft. Daraus resultierten eine erneute Bilanzierung der in Anspruch genommenen Biotope sowie eine Neubeschreibung der hierfür erforderlichen Kompensations-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe. Da in den landschaftspflegerischen Begleitplan auch die neuen Erkenntnisse des überarbeiteten Artenschutzbeitrags mit eingeflossen seien, habe sich auch hier eine Anpassung im Vergleich zur früheren Version des landschaftspflegerischen Begleitplans ergeben.

Zur Ermittlung der zu erbringenden Kompensationsleistungen nach § 14 BNatSchG sei die von der Unteren Naturschutzbehörde anerkannte Methodik der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“ (LANUV, 2008) angewendet worden. Die im Rahmen der Kompensationsermittlung berechnete überarbeitete Eingriffsbilanzierung schließe mit einem Gesamteingriffswert von 88.135 (zuvor 73.710) Biotopwertpunkten, denen durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen ein Kompensationswert von 104.469 (zuvor 96.035) Biotopwertpunkten gegenüberstünden. Demnach resultiere aus den konzipierten Ersatzmaßnahmen ein Kompensationsüberschuss von insgesamt 16.334 (zuvor 22.325) Biotopwertpunkten. Durch die neu hinzugekommenen Eingriffe reduziere sich der Kompensationsüberschuss um 5.991 Biotopwertpunkte. Die Untere Naturschutzbehörde betrachtet den landschaftsrechtlich erforderlichen Ausgleich als erbracht. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen seien geeignet, die Eingriffe in Natur und Landschaft adäquat zu kompensieren. Der erzielte Kompensationsüberschuss könne der Vorhabenträgerin für zukünftige vorhabenbedingte Eingriffe angerechnet werden.

Umwelt- und Grünflächenamt (Technischer Umweltschutz)

Die Erdarbeiten sollen aus umwelttechnischen Gesichtspunkten durch einen Fachgutachter der Fachrichtung Bodenschutz oder Altlastenerkundung bzw. -sanierung überwacht und begutachtet werden. Die Überwachung und Begutachtung der Erdarbeiten seien einschließlich der Analyseergebnisse durch den Fachgutachter in einem Abschlussbericht zu dokumentieren. Um Vorlage des Abschlussberichtes bei der Unteren Bodenschutzbehörde wird gebeten.

Zu den Deckblattunterlagen bestehen im Übrigen keine Bedenken oder Anregungen. Die im Protokoll vom 27.06.2016 festgehaltenen Ergebnisse zur Entwässerung bzw. Versickerung (Gesprächstermin vom 22.06.2016) seien zu berücksichtigen.

Zum Schutzgut Klima werden die Aussagen der Klimawandelverträglichkeitsstudie (Abschnitt 12.4.10 des Erläuterungsberichtes) mitgetragen. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima werden nicht erwartet.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

kann entfallen.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die von den Fachbehörden der Stadt Bochum zu den Deckblattunterlagen mitgeteilten Auflagen zum Natur- und Landschaftsschutz, zum Artenschutz sowie zum Bodenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Mit der Vorlage von Deckblattunterlagen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und zum Artenschutz konnte die Vorhabenträgerin die anfangs vor allem wegen des Reptilienschutzes bestehenden Bedenken der Unteren Naturschutzbehörde ausräumen.

Erfüllt der Eingriff den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG und ist er auch nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG unbeachtlich, so schließt sich nach § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahmeprüfung an. Die nach Landesrecht für den Naturschutz und die Landschaftspflege zuständigen Behörden können danach von den artenschutzrechtlichen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen. Dazu rechnen auch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art. Zumutbare Alternativen dürfen nicht zur Verfügung stehen. Der Erhaltungszustand einer Population einer Art darf sich nicht verschlechtern.

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung war die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG durch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss zu erteilen.

B.4.23.29 Stellungnahme des Regionalverbandes Ruhr

Schreiben des Regionalverbandes Ruhr vom 12.01.2015, Az.: 15-03-06/RRX, in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde

Der Regionalverband Ruhr teilt in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde mit, dass der Rhein-Ruhr-Express als Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt 5b auf dem Gebiet der Stadt Bochum bereits in den textlichen Festsetzungen des regionalen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr berücksichtigt sei: Unter dem Ziel 46 „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ sei formuliert, dass der RRX zur Schaffung einer häufigeren, schnelleren und qualitativ besseren Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Rheinschiene zu ermöglichen sei und die erforderlichen Flächen freizuhalten seien.

Aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr als Regionalplanungsbehörde bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, da der Ausbauabschnitt Teil des Gesamtprojektes und daher mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Vorhaben ist mit den regionalplanerischen Zielen vereinbar; es wird auf Abschnitt B.4.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Schreiben des Regionalverbandes Ruhr vom 27.02.2015, Az.: 81-123-04 (2014-97), in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange

Der Regionalverband Ruhr gibt in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange folgende Hinweise, die sich schwerpunktmäßig mit den Themen Betriebsprogramm des RRX, Schienen- und Stationsinfrastruktur sowie Schallschutz befassen.

Hinweise zu den geplanten Maßnahmen

Der Ausbau der Strecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund im Rahmen des Projektes Rhein-Ruhr-Express zur RRX-Kernstrecke bietet aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr erstmalig die Chance, einen attraktiven Regionalschnellverkehr in der Metropole Ruhr zu realisieren, dessen Kapazitäts- und Angebotsstandards gegenüber der heutigen Situation einen erheblichen Fortschritt darstellen. Daher sei der Rhein-Ruhr-Express ein wichtiges Element zur Stärkung des SPNV in der Metropole Ruhr, das vom Regionalverband Ruhr vollumfänglich unterstützt wird.

Betriebsprogramm des RRX

Für den Erfolg des RRX sei aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr die Einführung eines artreinen 15-Minuten-Taktes der vier auf der Achse Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund parallel verkehrenden RRX-Linien unverzichtbar. Darüber hinaus müsse die Anbindung des östlichen Teilraumes der Metropole Ruhr und des westfälischen Raumes durch Verlängerung von RRX-Linien über die Kernstrecke hinaus ab Dortmund in Richtung Lünen - Münster bzw. Hamm - Minden und Hamm - Paderborn (- Kassel) gewährleistet werden, um bestehende bzw. neue umsteigefreie Verbindungen auf diesen relevanten Relationen anbieten zu können. Dies gilt auch für die Bedienung des Abschnittes Dortmund - Hamm mit vier RRX-Linien (zwei schnelle, zwei langsame RRX-Züge) je Stunde und Richtung.

Der Regionalverband Ruhr fordert, dass die neue Angebots- und Infrastruktur für den RRX einerseits einen reibungslosen Ablauf des 15-Minuten-Taktes des RRX ermöglichen sollte, andererseits aber keine Verschlechterungen des Fernverkehrsangebotes in der Metropole Ruhr bezüglich Takt und Zuganzahl speziell auf der Strecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund zur Folge haben dürfe.

Neue Linienführung des RE 16 und der RB 40 zwischen Essen und Bochum-Langendreer

Station Bochum-Langendreer

Aufgrund der hohen Belastung der Strecken 2160 (Fernbahn Essen - Bochum) und 2158 (Fernbahn Bochum - Dortmund) insbesondere nach Inbetriebnahme des RRX sei seitens der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Deutschen Bahn AG vorgesehen, die Regionalzüge der Linien RE 16 (Essen - Hagen - Iserlohn/Siegen) und RB 40 (Essen - Hagen) zwischen Abzweig Essen-Kray Süd und Bochum-Langendreer zur Entlastung der Ferngleise über die S-Bahn-Gleise (Strecke 2291 Essen - Essen-Steele - Bochum, Strecke 2190 Bochum - Bochum-Langendreer) und ab Bochum-Langendreer über eine neue Verbindungskurve (Strecke 2146) zur Strecke 2140 (Bochum-Langendreer - Witten) zu führen. Anstelle von Essen-Kray Süd (RB 40) und Wattenscheid (RE 16, RB 40) seien ersatzweise Essen-Steele (RB 40) und Wattenscheid-Höntrop (RE 16, RB 40) und gegebenenfalls auch Bochum-Langendreer (RB 40) als Halt vorgesehen.

Die neue Linienführung zwischen Essen und Bochum-Langendreer führt aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr zu einer Verlängerung der Fahrzeit, was unter anderem der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geschuldet sei, die auf der Fernbahnstrecke 160 km/h betrage, während auf der S-Bahn-Strecke nur eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugelassen sei.

Der Regionalverband Ruhr gibt hinsichtlich der geplanten Änderung der Linienführung den Hinweis, dass es Ziel sein sollte, auf eine Verringerung der Verspätungsanfälligkeit und die Sicherung der Anschlüsse in Essen hinzuwirken.

Bezüglich der RB 40 wäre aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr die Einrichtung eines Halts an der Station Bochum-Langendreer wünschenswert, weil hier ab 2016/2017 eine Verknüpfung zum Straßenbahnnetz der Bogestra besteht. Darüber hinaus wäre so eine schnellere Verbindung in Richtung Essen bzw. Witten - Hagen realisierbar.

Bochum Hbf

Die Beschleunigung der Ein- und Ausfahrt in Bochum Hbf durch Einbau schneller befahrbarer Weichen zwischen den Gleisen 3/4 sowie 5/6 sei aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr zu begrüßen. Damit könnte ein optimierter Betriebsablauf an allen Gleisen der Fernbahn gewährleistet werden, der auch dem Fernverkehr zu Gute kommt. Die vorgesehenen zusätzlichen Weichenverbindungen zwischen den Fern- und S-Bahn-Gleisen erhöhen die Flexibilität in der Betriebsabwicklung insbesondere im Störfall.

Haltepunkte Wattenscheid und Wattenscheid-Höntrop

Die Modernisierung des Bahnsteigs in Wattenscheid und der Einbau eines Aufzugs von der Bahnhofshalle zum Bahnsteig trügen aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr erheblich zur barrierefreien Erreichbarkeit und zur Attraktivitätssteigerung dieses auch regional bedeutsamen Haltepunktes bei. Gerade durch die Park+Ride-Anlage an der Autobahn 40 aber auch durch die Nähe zum Wattenscheider Zentrum und zu angrenzenden Stadtteilen sowie zum Gelsenkirchener Süden sowie zu den im Umfeld befindlichen überörtlich bedeutsamen schulischen Einrichtungen verfüge der Haltepunkt über eine hohe Fahrgastnachfrage. Diese spiegele sich auch in der Bedienung durch derzeit fünf Züge des Regionalverkehrs je Stunde und Richtung wider.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Rahmen des RRX-Konzeptes seien in Wattenscheid zwei RRX-Halte pro Stunde als Kompensation für die entfallenden Halte der Linien RE 16 und RB 40 vorgesehen. Dies wird aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr der Bedeutung der Verkehrsstation nicht gerecht. Deshalb wird angeregt, alle vier RRX-Linien in Wattenscheid halten zu lassen, um der Fahrgastnachfrage an dieser Station gerecht zu werden.

Die als Ersatz für die entfallenden Halte in Wattenscheid vorgesehenen Halte des RE 16 und der RB 40 in Wattenscheid-Höntrop könnten dies nicht annähernd kompensieren; der Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop liege peripher zum Zentrum und zu überörtlichen schulischen Einrichtungen. Darüber hinaus verfüge diese Station nicht über eine annähernd so hohe Zahl an Park+Ride-Stellplätzen wie die Station Wattenscheid und sei verkehrstechnisch nicht so gut angebunden.

Schallschutz

Im Rahmen des RRX-Ausbaus seien laut vorliegenden Unterlagen zwischen Wattenscheid bzw. Wattenscheid-Höntrop und Bochum-Langendreer sowohl an den S-Bahn- als auch an den Fernbahngleisen abschnittsweise aktive Maßnahmen zum Schallschutz in Form von Schallschutzwänden und dem besonders überwachten Gleis vorgesehen. Die Untersuchungen zum Schallschutz entsprächen der 16. BImSchV zum Zeitpunkt des Verfahrensbeginns in 2014 und berücksichtigten somit auch noch den Schienenbonus, der den Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB(A) höher ansetze als beim Straßenverkehr.

Durch die Neufassung der 16. BImSchV soll der Schienenbonus für neu eingeleitete Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnen ab dem 01.01.2015 entfallen. Bei Anwendung der neuen Rechtslage würde der Schallpegel höher ausfallen und die Vorhabenträgerin gegebenenfalls zu zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen beispielsweise in Form höherer Schallschutzwände oder auch längerer Abschnitte mit Schallschutzwänden oder dem besonders überwachten Gleis verpflichtet. Der Regionalverband Ruhr regt deshalb an, die Auswirkungen darzustellen, die sich bei Anwendung der neuen Verordnung ergeben würden.

Aus Sicht des Regionalverbandes Ruhr sollten beim Schallschutz für die gesamte RRX-Kernstrecke die gleichen Rahmenbedingungen zu Grunde gelegt werden. Bei den Planfeststellungsabschnitten in Düsseldorf, Duisburg und Dortmund, deren Planfeststellungsverfahren erst in 2015 oder 2016 beginnen würden, komme bereits die neue Verordnung zur Anwendung. Im Interesse einer Gleichbehandlung der Anrainer entlang der hochbelasteten Strecke Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund wird seitens des Regionalverbandes Ruhr angeregt, im Planfeststellungsabschnitt 5b auch die neue, ab dem 01.01.2015 gültige Rechtslage anzuwenden.

Radschnellweg Ruhr

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der geplante Radschnellweg Ruhr (RS 1) soll als erster Radschnellweg die Metropole Ruhr durchziehen. Hohe Standards wie ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst sollen ihn zum Vorbild für weitere Radschnellwegprojekte in Deutschland machen. Im September 2014 sei die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützte Machbarkeitsstudie zum RS 1 vorgestellt worden. Dabei werde die Trasse mit Führungsform, Querungen und Kreuzungen sowie anderen Infrastrukturen genau beschrieben und für jeden einzelnen Abschnitt seien Lösungen und Kosten ermittelt worden. Die Studie beschreibe auch Finanzierung und Trägerschaft, das Corporate Design und beinhalte eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Die geplante Strecke des Radschnellwegs Ruhr (RS 1) von Duisburg bis Hamm hat eine Länge von ca. 100 km und verläuft zwischen Bochum-Ehrenfeld und Bochum-Langendreer auf größeren Abschnitten parallel zur Bahnstrecke. In diesen Abschnitten sei darauf zu achten, dass bauliche Maßnahmen an der Strecke sowie Schallschutzwände einen ausreichenden Abstand zum Radschnellweg aufweisen bzw. die Planungsabsichten zum Radschnellweg in die Entwurfsplanungen zum Streckenausbau einbezogen werden. Die Vorhabenträgerin wird gebeten, die Entwurfsplanung mit dem Regionalverband Ruhr abzustimmen.

Die Stellungnahme des Regionalverbandes Ruhr erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung der Verbandsversammlung in der Sitzung am 27.03.2015. Um eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gebeten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sei am 09.04.2015 über die Aufhebung des Vorbehalts durch die Verbandsversammlung am 27.03.2015 informiert worden.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und erwidert zu den einzelnen Punkten wie folgt:

Betriebsprogramm des RRX

Für den Ausbau der Infrastruktur und den Betrieb der Strecke sei die Bundesprognose 2025 zugrunde gelegt worden, in welcher das zukünftige Fernverkehrsangebot berücksichtigt sei. Für den SPFV sei eine große Zahl von Systemtrassen vorgesehen, die auch weitere Mehrungen berücksichtigten.

Neue Linienführung des RE 16 und der RB 40 zwischen Essen und Bochum-Langendreer

Station Bochum-Langendreer

Durch die Verlagerung des RE 16 und der RB 40 auf die S-Bahn-Strecke werde es zu einer minimalen Fahrzeitverlängerung kommen. Allerdings werden dadurch keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich und die wesentlichen Anschlüsse werden wie bisher erreicht.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Planung sei eisenbahnbetriebswissenschaftlich geprüft worden und alle erforderlichen Maßnahmen zur reibungslosen Abwicklung der Verkehre würden entsprechend der Untersuchung umgesetzt. Da es keine Konflikte bei der Ausfädelung in Essen-Kray Süd mehr geben werde, könnten beide Linien auskömmlich in Essen Hbf wenden und damit auch pünktlich zurückfahren. Gegenüber der heutigen Situation mit Führung über die Fernbahn werde es keine Konflikte mehr mit anderen Linien bei der Einfädelung in Essen-Kray Süd geben. Da das S-Bahn-System Ruhr äußerst pünktlich sei, erwartet die Vorhabenträgerin bei der Fahrt über die S-Bahn-Strecke eine hohe Pünktlichkeit. Darüber hinaus hätte insbesondere die Linie RB 40 durch die lange Wende in Hagen hervorragende Möglichkeiten, jedwede Verspätung sofort wieder abzubauen. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die Pünktlichkeit und die Sicherung der Anschlüsse in Essen durch die aktuelle Planung gewährleistet werden.

Die Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Verkehre und Halte, wie zum Beispiel Bochum-Langendreer, müsste durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und das Land erfolgen und obläge nicht der Vorhabenträgerin.

Bochum Hbf

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Haltepunkte Wattenscheid und Wattenscheid-Höntrop

Die Ergebnisse der Realisierungsstudie des Bundes zum RRX seien ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt und begründet worden. Hiernach sei Wattenscheid nicht als Systemhalt RRX im Kernkorridor festgelegt worden. Das Entfallen aller heutigen Halte der Linien RE 1, RE 6 und RE 11 (die im Kernkorridor in das RRX-System übergehen) sei für Wattenscheid unterstellt worden. Es sollten die Linien RE 16 und RB 40 in Wattenscheid jeweils stündlich halten.

Mit dieser vorgegebenen Ausgangslage sei die Vorentwurfsplanung eingeleitet worden. In der weiteren planerischen Umsetzung der Studie zum RRX sei die Notwendigkeit erkannt worden, dass die Führung der Linien des RRX und des Fernverkehrs auf gleichen Gleisen zwischen Duisburg und Dortmund nur möglich ist, wenn die Laufwege der RE 16 und der RB 40 geändert werden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sei entschieden worden, dass als Kompensation künftig ein Halt jedes zweiten RRX in Wattenscheid in die Planung aufgenommen werden könne, um eine vollständige Auflassung des Verkehrshaltes Wattenscheid zu vermeiden. Die RB 40 werde zukünftig in Essen-Steele statt in Essen-Kray Süd halten. Der Halt Essen-Kray-Süd werde mit Zustimmung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr aufgelassen. Diese Ergebnisse seien auch in der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen am 18.06.2009 präsentiert worden. Weitere Systemhalte seien in dem mit dem Land abgestimmten Realisierungskonzept nicht enthalten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes RRX aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Die geforderten zusätzlichen Halte in Wattenscheid könnten daher nicht im Rahmen des Projekts RRX realisiert werden.

Wie vorstehend beschrieben sei das neue Konzept der Linienführung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Land abgestimmt. Eine Änderung dieses Konzeptes sei nicht Sache der Vorhabenträgerin.

Die Schaffung einer höheren Anzahl an Parkplätzen im Bereich des Haltepunktes Wattenscheid-Höntrop sei nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin, sondern obläge der Stadt Bochum.

Schallschutz

Deutscher Bundestag und Bundesrat hätten mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beschlossen, dass der als Schienenbonus bezeichnete Korrekturwert von 5 dB(A) in Planfeststellungsverfahren für Schienenwege der Eisenbahnen ab dem 01.01.2015 nicht mehr zur Anwendung kommen soll, wenn die Planauslegung ab diesem Stichtag bekannt gemacht werde. Sowohl vor als auch nach einem Stichtag sei schon aus formal-rechtlichen Gründen das jeweils bestehende Recht anzuwenden. Da das Planfeststellungsverfahren eröffnet und die Planauslegung vor dem Stichtag bekannt gemacht worden sei, sei der Schienenbonus zu berücksichtigen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Projekt Rhein-Ruhr-Express, Planfeststellungsbereich 5b Stadtgebiet Bochum, bei der Stadt Bochum sei im Amtsblatt vom 03.11.2014 erfolgt. Die Offenlage sei zwischen dem 10.11.2014 und dem 09.12.2014 durchgeführt worden. Das Datum der Bekanntmachung der Offenlage liege vor dem 01.01.2015.

Eine Erklärung eines Dritten zur Übernahme der Mehrkosten bei Nichtanwendung der Stichtagsregelung liege nicht vor.

Radschnellweg Ruhr

Die Vorhabenträgerin sagt eine weitere Beteiligung des Regionalverbandes Ruhr zur Abstimmung der Planungen zu.

Bewertung und Entscheidung

Verkehrliche Zielsetzung und Betriebskonzept

Das Angebotskonzept für den RRX wurde unter Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten zum sonstigen Schienenpersonenverkehr als integratives Gesamtkonzept entwickelt. Verkehrliche Zielsetzung des Bauvorhabens ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den schienengebundenen Personenverkehr. Der RRX soll weitgehend ohne Beein-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

trächtigung durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Raum Rhein-Ruhr miteinander verbinden.

Das Konzept für den RRX umfasst sechs Linien, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Auf der Kernstrecke zwischen Köln-Deutz und Dortmund werden vier Linien zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Die einzelnen RRX-Linien sind in die Außenäste (Zulaufstrecken zur Kernstrecke) mit den Endpunkten Münster, Minden, Emmerich, Köln/Bonn Flughafen, Aachen und Koblenz durchgebunden.

Das Konzept sieht eine stündliche RRX-Linie über Dortmund und Lünen nach Münster vor. Diese Linie wäre mit der derzeitigen Infrastruktur weder im Knoten Dortmund noch auf der eingleisigen Strecke Münster - Lünen realisierbar. Der zweigleisige Ausbau zwischen Münster und Lünen ist ein eigenständiges Vorhaben des Bedarfsplans und nicht Bestandteil des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express. Der Ausbau ist Voraussetzung für die vorgesehene RRX-Verlängerung sowie auch für die Durchführung des für 2025 prognostizierten Fernverkehrs (vgl. Abschnitt 1.5 des Erläuterungsberichtes sowie die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen im Anhang zum Erläuterungsbericht).

Grundlage der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen ist das Mengengerüst für den Prognosehorizont, wie er der Bewertung der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegt. Für den Ausbau der Infrastruktur und den Betrieb der Strecke wurde der Bundesverkehrswegeplan mit dem Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt. Für den Schienenpersonenfernverkehr bestehen danach Kapazitätsreserven, wenngleich auf dem Streckenabschnitt Düsseldorf - Dortmund keine Verkehrsmehrungen erwartet werden.

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist eine Bauplanfeststellung. Die Zulassung erfolgt zwar nicht nur, damit die Bahnanlagen gebaut oder geändert werden, sondern auch, damit sie betrieben werden dürfen. Durch den Planfeststellungsbeschluss erwirbt die Vorhabenträgerin aber nur das Recht für den Bau oder die Änderung der Anlage. Die Vorhabenträgerin hat zutreffend ausgeführt, dass die Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Verkehre und Halte durch die zuständigen Aufgabenträger erfolgen muss.

Lärmschutz

Es wird auf die Bewertung zum Lärmschutz unter Abschnitt B.4.6 des Planfeststellungsbeschlusses und die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme der Stadt Bochum unter B.4.23.28 verwiesen.

Radschnellweg Ruhr

Wegen der Zusage der Vorhabenträgerin zur Beteiligung des Regionalverbandes Ruhr zwecks Abstimmung der Planungen ist keine weitere Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.23.30 Stellungnahme der ThyssenKrupp Real Estate GmbH

Schreiben vom 11.03.2015, Az.: TB/BM/B/SHa/SHa

Im Auftrag der Bergwerkseigentümerin, der Krupp Hoesch Stahl GmbH, teilt die Thyssen-Krupp Real Estate GmbH mit, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

können entfallen.

B.4.23.31 Stellungnahme der E.ON SE

Schreiben vom 11.03.2015

Die E.ON SE weist in ihrer bergbaulichen Stellungnahme darauf hin, dass auf überwiegender Streckenlänge entweder keine baulichen Maßnahmen geplant sind oder diese nicht über den stillgelegten Grubenfeldern der E.ON SE liegen. An einzelnen Stellen bestehen unklare bergbauliche Verhältnisse, so dass örtlich Handlungsbedarf gegeben sein kann. Hier empfiehlt die E.ON SE, Einsicht in die amtlichen Grubenbilder zu nehmen, die sich bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW befinden. Für einen Trassenabschnitt weist die E.ON SE auf eine mögliche Betroffenheit der RAG Aktiengesellschaft hin.

Weiter weist die E.ON SE darauf hin, dass erforderliche Baugrunderkundungen und bautechnische Vorsorge in der Verantwortung und dem Ermessen der Vorhabenträgerin stehen, da die E.ON SE für Bergbautätigkeiten vor dem Jahr 1900 gemäß Art. 170 EG BGB (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch) in Verbindung mit § 55 1 6 ALR (Allgemeines Landrecht) nicht hafte.

Der frühere Tiefenbergbau wirke seit langem nicht mehr auf die Tagesoberfläche ein, deshalb werden diesbezüglich Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen für das geplante Bauvorhaben nicht gefordert.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt zu, die E.ON SE zu benachrichtigen, sollte das Ausgehende eines Flözes bei Durchführung des Bauvorhabens festgestellt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die RAG Aktiengesellschaft sei als Trägerin öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

Die Vorhabenträgerin habe im Jahr 2015 eine Grubenbildereinsichtnahme bei der Bezirksregierung Arnsberg in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchgeführt. In den Baubereichen seien ergänzende Erkundungsbohrungen vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung

Die Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.2).

Wegen der dennoch bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse wurde die Auflage in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, dass Erkundungsbohrungen auf Grundlage gutachterlicher Bewertung in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchzuführen sind (vgl. Abschnitt A.4.9).

B.4.23.32 Stellungnahme der Stadtwerke Bochum Holding GmbH

Schreiben vom 13.03.2015, Az.: 104 Pet

Die Stadtwerke Bochum Holding GmbH antwortet auch im Auftrag der Stadtwerke Bochum Netz GmbH und erhebt keine Bedenken in dem Planverfahren, geht aber davon aus, dass voraussichtlich Kabel- und Leitungsumlegungen erforderlich werden. Auf Grund der Darstellung in den Planunterlagen könnten jedoch die Notwendigkeit und der Umfang noch nicht genau erkannt werden; deshalb wird um weitere Beteiligung gebeten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis und sagt eine rechtzeitige Kontaktaufnahme mit den Stadtwerken Bochum zu, sollten im weiteren Projektverlauf Kabel- und Leitungsumlegungen erforderlich werden.

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die Nebenbestimmungen des Abschnittes A.4.1 verwiesen, unter denen auch Vorkehrungen zum Schutz von Leitungstrassen der Versorgungsunternehmen - zum Teil nur vorsorglich - angeordnet sind.

B.4.23.33 Stellungnahme der GfV - Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH

Die GfV - Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH erhebt keine Bedenken gegen das Vorhaben, weist jedoch darauf hin, dass an verschiedenen Stellen unklare bergbauliche Verhältnisse vorliegen und örtlich voraussichtlich Handlungsbedarf bestehen kann. Nach einer ausführlichen Darstellung der je nach Einwirkungsbereich unterschiedlichen bergbaulichen Situation gibt die GfV zusammenfassend folgende Einschätzung ab:

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im Einwirkungsbereich 1 seien höchstwahrscheinlich keine Nachwirkungen des ehemaligen Bergbaus auf das Planvorhaben zu erwarten. In den Einwirkungsbereichen 2 und 3 liegen die dokumentierten Grubenbaue ausweislich des Grubenbildes außerhalb des tagesnahen Teufenbereiches. Bei ungünstigen geotechnischen Gegebenheiten oder unbekanntem Abbau kann hier örtlich jedoch nachwirkungsrelevanter Bergbau im tagesnahen Bereich vorliegen. Insbesondere gilt dies für den Bereich im Umfeld des Autobahnkreuzes Bochum-Laer. In den Flächen des Einwirkungsbereiches 4 sei nach den vorliegenden Unterlagen davon auszugehen, dass der Bergbau örtlich bis an die Grenze des tagesnahen Teufenbereiches geführt wurde. Die Einwirkungsrelevanz des Abbaus sei von den tatsächlich bestehenden Gegebenheiten abhängig und bedürfe einer genaueren Überprüfung. Im Einwirkungsbereich 5 sei der Bergbau bis in den tagesnahen Teufenbereich geführt worden, hier sei von einer Einwirkungsrelevanz auszugehen. Grundsätzlich kann in keinem der Einwirkungsbereiche ausgeschlossen werden, dass nichtverzeichneter einwirkungsrelevanter Bergbau stattgefunden hat. Für eine Abschätzung der Auswirkungen auf das Planvorhaben empfiehlt die GfV, dass für die Einwirkungsbereiche 2 bis 5 durch einen Sachverständigen des Themenbereichs Altbergbau eine Gefährdungsabschätzung vorgenommen wird. Hierbei sollten in einem ersten Schritt die bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie in NRW, vorliegenden Grubenbilder eingesehen werden. In Abhängigkeit von den hierbei gewonnenen Erkenntnissen kann es in einem zweiten Schritt erforderlich werden, Erkundungsuntersuchungen durchzuführen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme mit ihren Hinweisen zur bergbaulichen Situation zur Kenntnis.

Die RAG Aktiengesellschaft sei als Trägerin öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

Für eine Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Verhältnisse in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts 5b habe die Vorhabenträgerin im Jahr 2015 Einsicht in die bei der Bezirksregierung Arnsberg vorhandenen Grubenbilder genommen. Im weiteren Projektverlauf seien in den Baubereichen ergänzende Erkundungsbohrungen vorgesehen. In den Bereichen der Baulücken, wie beispielsweise in Wattenscheid-Höntrop, wird es zu keinen Baumaßnahmen kommen, sondern lediglich zu einer Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 auf die S-Bahn-Strecke. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 wird die zulässige Bemessungslast der Strecke nicht überschritten, sodass im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchungen des Bahnkörpers erfolgen.

Bewertung und Entscheidung

Die Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen wurden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen (vgl. Abschnitt A.5.2).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die in der Stellungnahme mitgeteilten Eigentümer von Steinkohle und Eisenerz wurden als Träger öffentlicher Belange im Anhörungsverfahren beteiligt.

Wegen der dennoch bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse wurde die Auflage in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, dass Erkundungsbohrungen auf Grundlage gutachterlicher Bewertung in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchzuführen sind (vgl. Abschnitt A.4.9).

B.4.24 Bewertung der Einwendungen

Die Einwendungen werden in Bezug auf die in ihnen angesprochenen einzelnen Themen und die berührten Umweltmedien sowie auf der Grundlage der vorangegangenen allgemeinen Bewertungen behandelt. Hierdurch ist eine Bündelung der fachlichen Themen entsprechend dem allgemeinen Teil der Begründung möglich. Zugleich können Wiederholungen weitgehend vermieden werden.

B.4.24.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen

Unzureichende Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten

Einwendung

Mehrere Einwender (P 102, P 103, P 104, P 148, P 149 und andere) rügen eine Beschränkung ihrer Rügebefugnis durch die Vorhabenträgerin und die Anhörungsbehörde als Verletzung ihrer gesetzlichen Ansprüche. Zudem habe die Vorhabenträgerin die gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Informationspflichten gegenüber den Einwendern als Betroffene des Vorhabens sowie gegenüber der Öffentlichkeit verletzt und damit grob europarechtswidrig gehandelt. Eine Beschränkung des gesetzlichen Anspruchs der Einwender auf Rügebefugnis finde insbesondere in der Aarhus-Konvention und der Öffentlichkeitsbeteiligungs-Richtlinie der EU keine Grundlage und sei daher europarechtswidrig und ausnahmslos nur durch einen europarechtskonformen Neuantrag der Vorhabenträgerin zu heilen.

Ein europarechtskonformer Neuantrag sei nicht nur aus rein formalen europarechtlichen Gründen, sondern auch aus sachlichen und projektbezogenen Gründen von der Vorhabenträgerin zu verlangen, um den Parteien Zeitverzögerungen und unnötige Kosten zu ersparen, die bei einem Fortlauf der Projektstätigkeiten und späterem Gerichtsbeschluss anfielen; und zwar für den Fall, dass die Planfeststellungsbehörde ihre amtliche Verantwortung ausschließlich darin sähe, die Veröffentlichungspflicht alleine durch die Veröffentlichung im Amtsblatt festzustellen und ohne den Antrag auf Einhaltung der Europarechtsnormen hin überprüft zu haben. Die Planfeststellungsbehörde dürfe sich nicht der Verantwortung entziehen, einen Antrag ausnahmslos unter Einhaltung europarechtlicher Normen von der Vorhabenträgerin zu verlangen.

Zu den Hintergründen der Rüge führen die Einwender aus:

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

1. Dem Zufall sei es zu verdanken, dass die Einwender als Betroffene Kenntnis darüber erhalten hätten, dass die Vorhabenträgerin eine Planfeststellung beantragt habe, durch die die Einwender direkt betroffen seien und deren wirtschaftlichen und gesundheitlichen Lasten und negativen Beeinträchtigungen ihrer Lebensbedingungen die Einwender zu tragen hätten.

Die Vorhabenträgerin habe es europarechtswidrig versäumt, die Einwender über das Projekt im Einklang mit europäischen Rechtsnormen, beispielsweise der Aarhus-Konvention, zu informieren. Allein die Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Bochum genüge nicht den europarechtlichen Normen. Eine Veröffentlichung in Tageszeitungen habe nicht stattgefunden.

Die Einwender hätten am 10.12.2014 ein Telefongespräch mit der Anhörungsbehörde geführt; hierbei habe diese bestätigt, bisher noch keinen einzigen Anruf zum Antrag erhalten zu haben. Weiter habe die Anhörungsbehörde mitgeteilt, dass der Bereich Höntrop gar nicht betroffen sei, dass eine „Hauswurfsendung“ erfolgt sei und eine Informationsveranstaltung stattgefunden hätte.

Die Tatsachen sähen jedoch anders aus, denn es habe keine Hauswurfsendung und keine Informationsveranstaltung gegeben und die Bahnlinien führten in Höntrop direkt durch das Wohngebiet der Einwender.

2. Die Aussage der Anhörungsbehörde, dass bisher kein einziger Anruf in der Sache des Antrags erfolgt sei, bestätige die Unwissenheit der betroffenen Bürger über diesen Antrag, der offensichtlich ohne Information und ohne Beteiligung der Öffentlichkeit „stillschweigend durchgewunken“ werden soll.

Zudem sei der Antrag nur dann zu lesen gewesen - die Anhörungsbehörde habe es auf ihrer Homepage „lauffähig“ genannt - wenn man im Besitz des Betriebssystems Windows 7 oder 8 sei. Zweifelsfreie Tatsache sei, dass nur wenige betroffene Bürger über das neue Betriebssystem Windows 7 oder 8 verfügten, mit dem Ergebnis, dass die Einwender gar nicht oder nur ein ganz kleiner Teil der betroffenen Bürger einen Zugang zum Antrag gehabt hätten.

Der Rechtsanspruch auf Einhaltung der europäischen Rechtsnormen, die den gesetzlichen Anspruch auf einen leichten Zugang zu Informationen im weitesten Sinne normierten, sei damit durch die Vorhabenträgerin und durch die Anhörungsbehörde erschwert bzw. ganz verwehrt worden.

3. Mit einem Zeitungsartikel vom 31.10.2014 habe die Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) über eine Informationsveranstaltung im Studioraum des Bahnhofs Langendreer berichtet. Die Vorhabenträgerin habe hier völlig unzureichend und in verharmlosender Weise über das Vorhaben informiert, und zwar nach zeitlich knapper Einladung „ganz offensichtlich im kleinen Kreis“ vor nur 50 Bürgern. Dort habe die Vorhabenträgerin behauptet, dass das Bochumer Stadtgebiet mit rund 33,5 km Streckenlänge betroffen sei; allerdings seien Umbauarbeiten lediglich auf einer Strecke von etwa 4 km Länge notwendig. Weiter habe die

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vorhabenträgerin von schallgedämmten Fenstern und Schallschutzmaßnahmen nur im Bereich Langendreer gesprochen; zum Schutz der Betroffenen aus Höntrop sei nichts gesagt worden.

Der verharmlosende Inhalt dieser sogenannten Informationsveranstaltung entspräche nicht der gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Verpflichtung zur sachgerechten und umfassenden Information über den Antrag. Weitere Bürgerinformationsveranstaltungen hätten nicht stattgefunden, insbesondere nicht in Höntrop, wo die Einwender betroffen seien, da sie in Höntrop wohnten und obwohl die Bahnstrecke direkt durch das Wohngebiet führe. Den Einwendern sei auch keine Veröffentlichung in der Tageszeitung bekannt. Es habe keine Hauswurfsendung gegeben.

4. Die Vorhabenträgerin habe in die Unterlage 16.2 (Liste der auf Gewährung passiven Schallschutzes nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude) eine Liste aufgenommen, die die betroffenen Bürger aus Höntrop gar nicht erfasse. Dadurch würden sowohl die Schutzinteressen der Einwender als Betroffene als auch die aller anderen Bürger aus Höntrop planmäßig europarechtswidrig von der Vorhabenträgerin ignoriert, obwohl dort die Bahnlinien entlangführen.

Völlig schutzlos auf annähernd gleicher Höhenebene wie die Bahnlinien lägen das Wohnhaus der Einwender und die Ein- und Zweifamilienhäuser der anderen betroffenen Bürger mit ca. 20 m Entfernung zu den Bahnlinien. Die Bahnlinien führen direkt durch das Wohngebiet mit ca. 100 Ein- und Zweifamilienhäusern und mehreren Tausend Mietern in fünfstöckigen Häusern. Die Bahnstrecke habe keine Flüstergleise und keine Schallschutzwände. Nach Befragung betroffener Bürger hätte niemand Kenntnis von dem Antrag gehabt.

5. Die Anhörungsbehörde sei nicht nur zu rügen aufgrund ihres Schreibens vom 03.11.2014, sondern auch für ihre unzulässige Parteinahme für die Vorhabenträgerin, obwohl eine Prüfungspflicht der Behörde noch gar nicht begonnen habe, was in späteren Rechtsverfahren nicht ohne Relevanz sein könne. Mit dem Schreiben der Anhörungsbehörde sollte gegebenenfalls eine Übersicht über den Antrag des Projektes wiedergeben werden. Bereits auf den ersten Blick seien Auffälligkeiten zu erkennen, die der „tatsächlichen Wahrheit“ widersprächen. Böswillige würden der Anhörungsbehörde „vorsätzliche Unwissenheit, Parteinahme und Täuschung bereits vor der Antragsprüfung“ vorwerfen.

5.1 In dem Schreiben behaupte die Anhörungsbehörde „in bewertender und in Partei nehmender Art und Weise“, dass das vorrangige Ziel des RRX eine deutliche Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr sei. Die Realisierung des RRX erfordere einen umfangreichen Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur auf der Bahnstrecke Köln - Düsseldorf - Essen - Bochum - Dortmund.

Wenn in diesem Schreiben auch nur das Wort „Ziel“ genannt sei, so suggeriere der Gesamttext der Anhörungsbehörde dem Leser eine deutliche Verbesserung. Dies sei eine unzuläs-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

sige Verdrehung der Tatsachen und Verhöhnung sämtlicher betroffener Bürger. Denn auf den ersten Blick in den Antrag sei erkennbar, dass sehr viel mehr Bahnverkehr als heute geplant und beantragt worden sei, dessen intensivere Häufigkeit - an dieser Stelle erst einmal pauschal betrachtet - zwangsläufig sehr viel mehr Lärm- und Staubbelastungen, intensivere Luftverwirbelungen und Bodenerschütterungen erzeuge und dadurch die Lebenssituation und Lebensqualität aller betroffenen Bürger deutlich verschlechtere.

Hinzu komme der wirtschaftliche Vermögensverlust sowohl der unmittelbar als auch der mittelbar an der Bahnstrecke liegenden Gebäude, der sehr viele Millionen Euro für die Betroffenen betragen werde. Die Verantwortlichen des Schreibens vom 03.11.2014 müssten einmal gefragt werden, ob sie denn ein solches Gebäude kaufen oder dort als Mieter leben möchten, wenn alle paar Minuten ein Zug vorbeirase.

5.2 Ebenso an den Tatsachen vorbei sei auch die Behauptung im Schreiben vom 03.11.2014, dass im Bereich Bochum im Wesentlichen Weichenverlegungen und eine Bahnsteigverlängerung am Hauptbahnhof Bochum geplant seien.

Die Einwender stellen fest, dass durch diese Formulierung dokumentiert werde, dass die Anhörungsbehörde und auch die Vorhabenträgerin die tatsächliche Situation in Höntrop völlig ignorieren würden.

Aus den vorgenannten Gründen ziehen die Einwender folgende Schlussfolgerungen:

Einer eigenen Rechtsprüfungspflicht durch die Behörde vorgehend, sehen die Einwender in der Behauptung, gegenüber den betroffenen Bürgern eine „deutliche Verbesserung“ erreichen zu wollen, nicht nur eine europarechtswidrige Handlung, sondern auch eine Amtspflichtverletzung, die in zu erwartenden späteren Rechtsverfahren relevant sein könnten.

Auch die Vorhabenträgerin missachte die Schutzrechte der Einwender und erfülle nicht ihre gesetzlichen Verpflichtungen gemäß der Aarhus-Konvention und der Öffentlichkeitsbeteiligungs-Richtlinie der EG; vielmehr würden die europarechtlichen Normierungen in rechtswidriger Weise zu Lasten der Einwender und der betroffenen Bürger missachtet.

Im Planfeststellungsbeschluss entscheide bekanntlich die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen. Doch nicht nur die Entscheidungskompetenz obliege der Behörde, sondern auch die Verpflichtung, eine Korrektur oder Ergänzung des Antrags oder sogar einen Neuantrag zu veranlassen. Die Entscheidungsbehörde habe der Vorhabenträgerin beispielsweise auch Vorkehrungen aufzugeben, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich seien. Dies schlosse zweifelsfrei und zwingend die Einhaltung der gültigen europäischen Rechtsnormen ein - und zwar von Beginn an mit der Antragstellung und nicht erst als Sanktion, nachdem das „Kind in den Brunnen gefallen sei“. Die oft bei Verfahren im Argumentationsfeld genannte Norm „der nicht aufschiebenden Wirkung des Projektlaufes“ durch mögliche Einwendungen stehe dem gar nicht

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

entgegen. Im Gegenteil diene die von der Vorhabenträgerin abzuverlangende Einhaltung der europäischen Rechtsnormen dazu, den Planfeststellungsbeschluss der Behörde ordnungsgemäß vorzubereiten und den „Geist des Entscheidungsprozesses“ zu markieren.

Jede Einschränkung der Aarhus-Konvention bedeute eine Verletzung des europäischen Rechtes und schließe auch die Verpflichtung der prüfenden Behörde ein, Abhilfe zu verlangen. Aufgrund europarechtlichen Fehlverhaltens der Vorhabenträgerin sei die Planfeststellungsbehörde bereits von Amts wegen gefordert und daher mithaftungsrechtlich gehalten, eine europarechtskonforme neue Antragstellung von der Vorhabenträgerin zu verlangen.

Die Planfeststellungsbehörde möge dem Eindruck entgegenwirken, dass der europarechtswidrige Antrag „in aller Stille und ohne breite Mitwirkung der betroffenen Öffentlichkeit“ durchgewunken werden soll. Dadurch würde die Planfeststellungsbehörde auch den Verdacht generieren, die Seite der wirtschaftlichen Interessen zu vertreten und gegen die berechtigten gesetzlichen Ansprüche der betroffenen Bürger zu handeln.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Zu 1., 3. und 4.

Auf der Informationsveranstaltung am 30.10.2014 in Langendreer habe die Vorhabenträgerin die interessierten Bürger über das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express informiert und detaillierte Erläuterungen zum Planfeststellungsverfahren, zur Offenlage der Planunterlagen und zum Einwendungsverfahren gegeben. Zu diesem Termin seien alle Bochumer Bürger und Bürgerinnen durch eine Pressemitteilung (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/8356670/nrw23141024.html) eingeladen worden. Zusätzlich sei im Bereich der Baumaßnahme in Langendreer eine Hauswurfsendung in den angrenzenden Wohngebieten durchgeführt worden. Die Bürgerinformationsveranstaltung sei in einem Artikel in der WAZ angekündigt worden (<http://www.derwesten.de/wirtschaft/bahn-unterliegt-in-streit-um-rhein-ruhr-express-id9978554.html>). Die Unterlagen zu dieser Informationsveranstaltung seien seit dem 31.10.2014 unter der Internetadresse www.deutschebahn.com/rrx (Unterkategorie Planfeststellungsbereich 5) einsehbar.

Die Offenlage der Planunterlagen sei durch eine Pressemitteilung der Bezirksregierung Arnsberg vom 31.10.2014 angekündigt worden (http://www.bezregarnsberg.nrw.de/presse/2014/10/205_14/index.php). Zudem sei die gesetzlich vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Bochum vom 03.11.2014 erfolgt.

Die betroffenen Bürger seien somit seitens der Vorhabenträgerin sowie der zuständigen Behörden ausreichend über das Vorhaben und die Offenlage informiert worden.

Zu 2.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Offenlage habe zwischen dem 10.11.2014 und dem 09.12.2014 bei der Stadt Bochum im Technischen Rathaus stattgefunden. Während der Öffnungszeiten des Technischen Rathauses hätten die Planfeststellungsunterlagen von den Betroffenen eingesehen werden können.

Darüber hinaus habe die Vorhabenträgerin die Unterlagen während dieses Zeitraums auf einer Internetseite zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Die Unterlagen hätten hier rund um die Uhr eingesehen werden können. Die Benutzung des „Viewers“ sei mit allen gängigen Microsoft Windows Versionen (z.B. XP, Vista, Windows 7) möglich gewesen.

Zu 5.

Die Einwendung beziehe sich nicht auf die Vorhabenträgerin, daher sei keine Stellungnahme erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Aarhus-Konvention

Wichtige Vorgaben für die umweltrechtliche Planung enthalten die umwelt- und naturschutzbezogenen EG-Richtlinien mit ihren Umsetzungsakten in Bundes- und Landesrecht. Hierzu gehören Richtlinien auf den Gebieten der Umweltverträglichkeitsprüfung, über den freien Zugang zu Umweltinformationen, zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, zum Vogelschutz und über Luftqualitätsnormen und Grenzwerte.

Vorgaben für das Umweltrecht ergeben sich auch aus dem UN ECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention). Die Aarhus-Konvention wurde am 25.06.1998 in der dänischen Stadt Aarhus unterzeichnet und ist am 30.10.2001 in Kraft getreten. Das Übereinkommen ist der erste völkerrechtliche Vertrag, der jeder Person Rechte im Umweltschutz zuschreibt. Die Bundesrepublik Deutschland hat die Aarhus-Konvention mit dem „Gesetz zu dem Übereinkommen vom 25.06.1998 über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu den Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Übereinkommen)“ vom 09.12.2006 ratifiziert. Die Aarhus-Konvention hat weitreichende Folgen für das Umweltrecht und beruht auf einem Dreisäulenmodell: Die Vertragsparteien verpflichten sich darin, das Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu Umweltinformationen (Säule 1), auf Beteiligung an umweltbezogenen Entscheidungsverfahren (Säule 2) und auf Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Säule 3) zu gewährleisten.

Die Vorgaben der Aarhus-Konvention mussten in das Recht der Vertragsparteien umgesetzt werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Europäische Gemeinschaft, die selbst Vertragspartei des Aarhus-Übereinkommens ist, hat zur Umsetzung von Art. 9 der Konvention die Richtlinie 2003/35/EG (Rechtsschutzmittelrichtlinie) erlassen. Die Richtlinie verpflichtet ihrerseits die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, Umweltschutzorganisationen Zugang zu Gerichtsverfahren zu eröffnen. Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Vorgaben durch das Umweltrechtsbehelfsgesetz in das deutsche Recht umgesetzt. Der EuGH hatte im „Trianel-Verfahren“ (vgl. EuGH, Urteil vom 12.05.2011 - C-115/09) entschieden, dass die Klagerechte von Umweltvereinigungen unzulässigerweise auf solche Fälle eingeschränkt waren, in denen auch Einzelpersonen klagebefugt sind. Seit 29.01.2013 ist diese Beschränkung aus dem Umweltrechtsbehelfsgesetz gestrichen.

Zur Verwirklichung des Informationszugangs beschloss die EU die Richtlinie 2003/4/EG (Umweltinformationsrichtlinie). Deutschland setzte diese Richtlinie mit einer Anpassung des Umweltinformationsgesetzes in nationales Recht um.

Öffentlichkeits- und Betroffenenbeteiligung

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Planungsvereinheitlichungsgesetz (PIVereinHG) hat durch Art. 1 Nr. 3 Buchst. b) das Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung neu in § 25 Abs. 3 VwVfG mit Wirkung ab 07.06.2013 eingeführt.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung dient in Anlehnung an die in Bauleitplanverfahren vorgeschriebene frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung von Bauleitplänen (§ 3 Abs. 1 BauGB) dazu, auch in verwaltungsrechtlichen Genehmigungsverfahren ein Instrument zur Verfügung zu stellen, mit dem die betroffene Öffentlichkeit schon früh, möglichst schon vor Antragstellung, Gelegenheit erhält, von dem Vorhaben Kenntnis zu nehmen, dazu Stellung zu nehmen und es mit der Vorhabenträgerin zu erörtern (vgl. Ramsauer in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 2016, § 25 Rn. 27).

Die Vorschrift findet Anwendung auf Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können. Sie ist bewusst offen formuliert und insbesondere nicht auf bestimmte Genehmigungsverfahren beschränkt. Auf die Art des Genehmigungsverfahrens kommt es nicht an. Erfasst werden nicht nur Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, sondern beispielsweise auch Anlagengenehmigungsverfahren und Baugenehmigungsverfahren (vgl. Ramsauer, a.a.O. Rn. 31).

Rechtsbeeinträchtigungen im Sinne von § 42 Abs. 2 VwGO werden nicht verlangt. Ausreichend sind Auswirkungen auf die Belange von Betroffenen. Der Begriff der Belange ist hier weit gezogen und entspricht im Wesentlichen dem Begriff der Belange in § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG. Es ist nicht notwendig, dass diese Belange - wie etwa durch das Abwägungsgebot im Planungsrecht - einen subjektiv-rechtlichen Schutz und damit Klagerechte vermitteln.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Wann die Auswirkungen die Wesentlichkeitsschwelle überschreiten, lässt sich wiederum nur im Einzelfall bestimmen (vgl. Ramsauer, a.a.O. Rn. 34).

Die Vorschrift sieht lediglich eine Hinwirkungspflicht derjenigen Behörde vor, die später für das Vorhaben zuständig sein wird. Handelt es sich um ein Planfeststellungsverfahren, so trifft die Pflicht diejenige Behörde, die über das Vorhaben entscheiden muss, also die Planfeststellungsbehörde. Da die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung vor der Antragstellung durchgeführt werden soll und die Anhörungsbehörde nur nach der Antragstellung für das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG zuständig ist, ist die Anhörungsbehörde nicht zuständig. Die Hinwirkungspflicht kann erst entstehen, wenn die Behörde auf irgendeinem Weg von dem Vorhaben Kenntnis erhält (vgl. Ramsauer, a.a.O. Rn. 35).

Da eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung auch noch nach Antragstellung durchgeführt werden kann, endet auch die Hinwirkungspflicht nicht mit Antragstellung, sondern erst mit Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 73 VwVfG und § 18a AEG. Ein Verstoß gegen die Hinwirkungspflicht bleibt rechtlich nach § 46 VwVfG allerdings folgenlos, da für alle Betroffenen die Möglichkeit der Erhebung von Einwendungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens besteht (vgl. Fellenberg in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18a Rn. 41; Ziekow, NVwZ 2013, 754 ff.).

Im Planfeststellungsabschnitt 5b wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung nicht - wie es § 25 Abs. 3 VwVfG grundsätzlich vorsieht - vor der Antragstellung durchgeführt. Der Antrag auf Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 5b wurde am 11.04.2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Bei der Prüfung der Unterlagen wurde erkannt, dass das Vorhaben nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben kann. Nachdem eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung vor Antragstellung nicht mehr möglich war, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde eine Öffentlichkeitsveranstaltung zum Vorhaben am 30.10.2014 im Studioraum des Bahnhofs Langendreer zu den in Bochum geplanten Baumaßnahmen im Rahmen des Projektes Rhein-Ruhr-Express durchgeführt. Die Öffentlichkeitsveranstaltung diente nicht nur der Information der Bürger über das Vorhaben durch die Vorhabenträgerin und ihrem Austausch mit den auf der Veranstaltung anwesenden Bürgern; es sollte auch über die bevorstehende Planauslegung im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 73 VwVfG und § 18a AEG und die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen informiert werden. Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 10.11.2014 bis zum 09.12.2014 bei der Stadt Bochum ausgelegen.

Soweit die Einwender die Zurückweisung des Antrags der Vorhabenträgerin wegen des Verstoßes gegen den Grundsatz der Frühzeitigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung verlangen, bedenken die Einwender nicht, dass diese grundsätzliche Anforderung nach der erfolgten Antragstellung nicht mehr erfüllbar war. Hinsichtlich des Zeitpunktes der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung muss sich das Vorhaben einerseits soweit konkretisiert haben, dass Art und Ausmaß möglicher Betroffenheiten absehbar sind, andererseits darf sich die Planung bei der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vorhabenträgerin noch nicht so verfestigt haben, dass Alternativen für sie nicht mehr verhandelbar sind (vgl. Ramsauer, a.a.O. Rn. 35). Nachdem der Antrag mit der von der Vorhabenträgerin favorisierten Lösung zur Erreichung der Planungsziele aber einmal der Planfeststellungsbehörde vorlag, hätte die von den Einwendern geforderte Zurückweisung des Antrags einen Planungsstand, zu dem noch alle Lösungsmöglichkeiten offen waren, nicht wiederherstellen können.

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist kein Teil des Anhörungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens. Kritikpunkte, die ausschließlich im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geltend gemacht werden, sind keine Einwendungen im Sinne von § 73 Abs. 4 VwVfG. Sie müssen daher im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Anhörungsverfahrens (erneut) vorgetragen werden. Fehler bei der Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bleiben ohne rechtliche Folgen für das Planfeststellungsverfahren (vgl. Fellenberg, a.a.O. Rn. 45).

Umgekehrt besteht keine rechtliche Obliegenheit, Kritikpunkte bereits im Rahmen der vorgezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung vorzubringen. Eine Teilnahme an der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht Voraussetzung für die Erhebung von Einwendungen im Verwaltungsverfahren (vgl. Fellenberg, a.a.O. Rn. 46).

Planauslegung im Anhörungsverfahren

Nach § 73 Abs. 2 VwVfG ist der eingereichte Plan (der Planentwurf) in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, auszulegen. Diese Planauslegung ist von der Auslegung der Planausfertigung (des festgestellten Plans) zum Zweck der Zustellung gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG zu unterscheiden.

Im Anhörungsverfahren sind die Gemeinden gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG verpflichtet, die Auslegung ortsüblich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung hat Anstoßfunktion, weil sie diejenigen, die es angeht, auf die bevorstehende Auslegung hinweisen soll. Das bedeutet, dass sie nach Inhalt, Zeitpunkt sowie nach Art und Weise der Bekanntmachung diese Hinweisfunktion auch tatsächlich erfüllen können muss. Hierzu gehört eine hinreichend konkrete Beschreibung des Vorhabens, auf das sich die ausgelegten Unterlagen beziehen. Dabei ist auf den durchschnittlichen Bewohner eines Gebiets abzustellen. Die Anforderungen dürfen nicht überspannt werden; es kommt auf die Erkennbarkeit einer möglichen Betroffenheit im Einzelfall an (vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 680: der Anstoßfunktion wird mit dem Hinweis genügt, dass durch die in Frage stehende Starkstromleitung das Gebiet einer bestimmten kleineren Stadt berührt wird; eine Aufzählung der betroffenen Stadtteile ist nicht erforderlich). Die Bekanntmachung muss nach § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG noch weitere Hinweise enthalten, um bereits über bestimmte Folgen der Auslegung zu informieren (vgl. Ramsauer/Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 2016, § 73 Rn. 105).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die ordnungsgemäße Bekanntmachung der Auslegung mit dem in § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG vorgeschriebenen Inhalt ist wesentliche Voraussetzung für den Lauf der Einwendungsfrist und für den Eintritt der Präklusionswirkung bei den Betroffenen. Seit Inkrafttreten des Planungsvereinheitlichungsgesetzes (PIVereinHG) gilt für die Bekanntmachung auch § 27a VwVfG, wonach nunmehr eine ergänzende Veröffentlichung auf der Internetseite der Behörde erfolgen soll (vgl. Ramsauer/Wysk, a.a.O. Rn. 106).

Der zwingende Mindestinhalt der Bekanntmachung wird in § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG nur unvollständig umschrieben. Danach ist in der Bekanntmachung zunächst darauf hinzuweisen, an welchem Ort und innerhalb welchen Zeitraums der Plan zur Einsicht ausgelegt ist (Nr. 1: Hinweis auf Ort und Zeit). Zwingend ist darüber hinaus der Hinweis auf die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen bzw. zur Abgabe von Stellungnahmen durch die Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG bei den in der Bekanntmachung zu bezeichnenden Stellen (Nr. 2: Einwendungs- bzw. Stellungnahmehinweis) sowie der Hinweis, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten im Erörterungstermin auch ohne ihn verhandelt werden kann (Nr. 3: Ausbleibenshinweis), weiter der Hinweis, dass der Erörterungstermin auch durch öffentliche Bekanntmachung bekannt gegeben werden kann, wenn mehr als fünfzig Benachrichtigungen vorzunehmen sind (Nr. 4 Buchst. a): Ladungshinweis) und schließlich, dass auch die Zustellung der Entscheidung über die Einwendungen öffentlich bekannt gemacht werden kann, wenn mehr als fünfzig Zustellungen vorzunehmen sind (Nr. 4 Buchst. b): Zustellungshinweis).

Zur Erfüllung der Anstoßfunktion zwingend erforderlich ist eine hinreichend klare und genaue Beschreibung des Vorhabens, auf das sich der Antrag auf Planfeststellung bezieht. Die potentiell Betroffenen müssen aufgrund der Beschreibung abschätzen können, ob das Vorhaben ihre Belange oder Rechte beeinträchtigen könnte. Fehlt es hieran, ist die Bekanntmachung fehlerhaft. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 4 VwVfG muss die Bekanntmachung weiterhin einen Hinweis auf die Einwendungsfrist des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG (zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, im Fall des § 73 Abs. 4 Satz 2 die festgesetzte Einwendungsfrist) sowie auf den Eintritt der Präklusion bei nicht rechtzeitiger Erhebung von Einwendungen (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG) enthalten. Fehlt es an diesem Hinweis, so wird die Bekanntmachung dadurch zwar nicht fehlerhaft, die Ausschlusswirkung des § 73 Abs. 4 Satz 4 VwVfG kann aber nicht eintreten (vgl. Ramsauer/Wysk, a.a.O. Rn. 109 f.).

Die Planunterlagen (Zeichnungen und Erläuterungen) zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Arnsberg in der Zeit vom 10.11.2014 bis zum 09.12.2014 bei der Stadt Bochum während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Planunterlagen konnten in dieser Zeit auch über das Internetportal der Bezirksregierung Arnsberg eingesehen werden. Auf die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Bochum vom 03.11.2014 und durch Bereitstellung im Internet ab dem 31.10.2014 vorher ortsüblich hingewiesen worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der Inhalt der Bekanntmachung der Planauslegung im Anhörungsverfahren enthielt die nach § 73 Abs. 5 VwVfG erforderlichen Angaben.

Darüber hinaus hat die zuständige Behörde nach § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG bei der Bekanntmachung zu Beginn des Beteiligungsverfahrens nach § 9 Abs. 1 UVPG die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden. Der Hinweis soll die betroffene Öffentlichkeit über alle wesentlichen von der Vorhabenträgerin vorgelegten umweltrelevanten Planunterlagen informieren und ihr dadurch einen Überblick verschaffen, welche Umweltbelange durch die Vorhabenträgerin einer Prüfung unterzogen wurden und mit welchen Detailinformationen sie im Rahmen der Auslegung rechnen kann. Eine vollständige Auflistung aller von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen ist nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 9/15, BVerwGE 155, 91 Rn. 21).

Der allgemeine Hinweis in der ortsüblichen Bekanntmachung zur Anhörung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Bauvorhabens im Planfeststellungsabschnitt 5b nach § 9 Abs. 1 UVPG genügt allerdings der Anforderung des § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG nicht.

Der Verfahrensfehler hatte jedoch keinen Einfluss auf die Entscheidung und führt daher nicht zur Zurückweisung des Antrags auf Planfeststellung. Der Verstoß gegen § 9 Abs. 1a Nr. 5 UVPG ist kein absoluter Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 UmwRG (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.01.2016 - 4 A 5.14, BVerwGE 154, 73 Rn. 47; Urteil vom 14.06.2017 - 4 A 11.16 u.a., BVerwGE 159, 121 Rn. 21), so dass nach § 4 Abs. 1a UmwRG der § 46 VwVfG gilt. Nach § 46 VwVfG kann die Aufhebung eines Verwaltungsaktes, der nicht nach § 44 VwVfG nichtig ist, nicht allein deshalb beansprucht werden, weil er unter Verletzung von Vorschriften über das Verfahren zustande gekommen ist, wenn offensichtlich ist, dass die Verletzung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Kausalität im Sinne dieser Vorschrift setzt die nach den Umständen des Einzelfalls bestehende konkrete Möglichkeit voraus, dass die angefochtene Entscheidung ohne den Verfahrensmangel anders ausgefallen wäre; die bloß abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung genügt nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.01.2016, a.a.O. Rn. 39 m.w.N.). Lässt sich durch das Gericht nicht aufklären, ob ein Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache beeinflusst hat, wird nach § 4 Abs. 1a Satz 2 UmwRG eine Beeinflussung vermutet (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 - 9 A 9.15, BVerwGE 155, 91 Rn. 36; Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15, BVerwGE 158, 1 Rn. 33; vgl. auch EuGH, Urteil vom 07.11.2013 - C-72/12).

Trotz des unzureichenden Hinweises in der Bekanntmachung sind 195 Einwendungen von 301 Privaten eingegangen. Nahezu alle Einwendungen betrafen die durch das Vorhaben bewirkten Verkehrsverlagerungen auf den Bahnstrecken, die damit einhergehende Veränderung der Immissionssituation für die Nachbarschaft der Schienenwege hinsichtlich Lärm, Erschütterungen und stofflichen Immissionen und die Auswirkungen des Bahnvorhabens auf den Straßenverkehr. Mehrere sehr umfangreiche Einwendungen hatten den Umweltschutz auch unter Aspekten zum Gegenstand, die weit über die Betroffenheit der Einwender in eigenen Belangen hinausgingen und vielmehr den Umweltschutz als öffentlichen Belang betra-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

fen. Die Bekanntmachung hat damit ersichtlich die Öffentlichkeit erreicht. Die Möglichkeit zur umfassenden Auseinandersetzung mit der Planung und ihren Auswirkungen wurde durch die Bereitstellung der Planunterlagen für die Öffentlichkeit über das Internetportal der Anhörungsbehörde gefördert. Das Vorhaben war auch Gegenstand eingehender Beratungen im Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität sowie im Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Bochum sowie der Bezirksvertretung Wattenscheid, was durch Vorlage der entsprechenden Ratsbeschlüsse als Stellungnahmen im Anhörungsverfahren belegt ist. Des Weiteren hat die Anhörungsbehörde auch nach dem Erörterungstermin noch weiterhin bestehende Bedenken und Fragen der Träger öffentlicher Belange und der Einwender zur Klärung an die Vorhabenträgerin verwiesen. Diesen Erledigungserfordernissen ist die Vorhabenträgerin nachgekommen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hätte eine aufzählende Benennung von Unterlagen und Themenkomplexen in der ortsüblichen Bekanntmachung der Planauslegung im Rahmen des Anhörungsverfahrens kaum weitere Betroffenheiten aufzeigen können, jedenfalls keine von solchem Gewicht, die zu einer anderen Entscheidung in der Sache geführt hätten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 14.03.2018 - 4 A 5/17, BVerwGE 161, 263-297 Rn. 22-24).

Ergebnis der verfahrensrechtlichen Bewertung

Die Einhaltung verfahrensrechtlicher Vorschriften ist regelmäßig kein Selbstzweck, sondern dient der besseren Durchsetzung von materiellen Rechten und Belangen. Daher können Verfahrensrechte eine Klagebefugnis grundsätzlich nicht selbständig begründen, sondern nur unter der Voraussetzung, dass sich der behauptete Verfahrensverstoß auf eine materiellrechtliche Position des Klägers ausgewirkt haben kann (st. Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 02.10.2013 - 9 A 23/12, Buchholz 451.91 EuropUmwR Nr. 55; Urteil vom 20.12.2011 - 9 A 30/10, Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 33).

Die Einwender hatten im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Gelegenheit, Einwendungen vorzubringen. Unter dem Begriff der Einwendung ist nach der geläufigen Definition des BVerwG sachliches Gegenvorbringen zu verstehen, das der Wahrung eigener Rechte und Belange dient und auf Verhinderung oder Modifizierung des Vorhabens abzielt (BVerwGE 60, 297 [300]; inzwischen allgemein übliche Formel, vgl. UPR 2015, 313). Mit ihnen bringt der Einwender zum Ausdruck, bestimmte Beeinträchtigungen von Rechten oder Belangen nicht hinnehmen zu wollen. Keine Einwendungen in diesem Sinne sind Ausführungen zu Bestimmungen, die den rechtlichen Rahmen der Planfeststellung abstecken, oder allgemeine Hinweise auf objektive Rechtsverstöße, wie z.B. die mangelnde Planrechtfertigung (vgl. Ramsauer/Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 2016, § 73 Rn. 64).

Außerachtlassen des Ortsteils Höntrop und der Schutzinteressen der Einwohner

Der Einwand wird als unzutreffend zurückgewiesen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Unterlage 16.2.5 enthält eine tabellarische Auflistung derjenigen Gebäude, die in den Bereichen der baulichen Erweiterung und des erheblichen baulichen Eingriffs einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach haben. Die Aufstellung umfasst zwei Seiten.

Die Unterlage 16.2.6 enthält eine tabellarische Auflistung derjenigen Gebäude, die in den Bereichen der Baulücken einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach haben. Die Aufstellung umfasst eine Seite und enthält - wenn auch nur wenige - anspruchsberechtigte Gebäude in den westlichen Stadtteilen Bochums (Wattenscheid, Westfeld, Höntrop).

Diese Listen gehören zur schalltechnischen Untersuchung, in der umfassend die Lärmpegel an den Immissionsorten entlang der Bahnstrecken sowohl in den Baubereichen (Unterlagen 16.2.1, 16.2.2 und 16.2.3) als auch in den Baulücken (Unterlage 16.2.4) ermittelt wurden.

Auch die erschütterungstechnische Untersuchung deckt die Baubereiche und die Baulücken ab (Erläuterungsbericht in Unterlage 17.1 und Messprotokolle in Unterlage 17.2).

Fehlende Neutralität der Anhörungsbehörde

Dieser Einwand misst dem Inhalt des Schreibens der Anhörungsbehörde eine Bedeutung zu, die ihr nicht zukommt. Eindeutig werden hier die mit der Planung verfolgte verkehrliche Zielsetzung und die Baumaßnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele vorgesehen sind, beschrieben. Mit den von den Einwendern gerügten Passagen des Schreibens sollten nicht die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt erläutert werden.

Wie die Einwander selbst schreiben, ist es offensichtlich, dass das Ziel der Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr nur durch einen Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur möglich ist. Ebenso liegt es auf der Hand, dass ein solches Vorhaben neben der bezweckten Förderung des schienengebundenen Personenverkehrs auch nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hervorrufen kann, für die Nachbarschaft der Schienenwege insbesondere durch Lärm und Erschütterungen.

B.4.24.2 Planrechtfertigung

Unzureichende Planrechtfertigung, alternative Verkehrskonzepte

Einwendung

Nach eigenen Angaben führen die Einwander (P 102, P 103, P 104, P 148, P 149 und andere) zum besseren Verständnis sowohl der Einwendungen als auch der Hintergründe des Antrags der Vorhabenträgerin Folgendes aus:

1. Es könnte die Argumentation ins Feld geführt werden, dass die Aarhus-Konvention nicht anzuwenden sei. Die Aarhus-Konvention sei zwar in der breiten Öffentlichkeit wenig bekannt;

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dies verringere jedoch keinesfalls ihre Gültigkeit und die Verpflichtung der Behörde zur Einhaltung der europäischen Rechtsnormen. Nicht ohne Grund habe das „Unabhängige Institut für Umweltfragen e.V.“ explizit darauf hingewiesen, dass die zweite Säule der Aarhus-Konvention auch den Bau von Eisenbahntrassen betreffe.

2. Die Vorhabenträgerin sei eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn und zudem für diese exklusiv tätig und daher zweifelsfrei auch Teil der Bundes- und Landespolitik und bekleide eine aktive und unverzichtbare unternehmerische Position in den Planungen und Programmen der Politik - so wie dieses Antragsverfahren, dessen Plan und das Konzept ein wesentlicher Teil der Bundes- und Landespolitik seien. Die Deutsche Bahn sehe die Eisenbahn in Deutschland als ihr Kerngeschäft an. Daher sei die Aarhus-Konvention auch für den Antrag zu diesem Verfahren anzuwenden.

3. Ein Hintergrund des Antrages finde sich im wirtschaftlichen Bereich, der dazu führen könnte (und dieser Verdacht käme hier auf), dass die Bahn „um jeden Preis“ zugesagte Bundeszuschüsse verbauen will, ohne Rücksicht auf die Schutzrechte der Einwender und der anderen betroffenen Bürger.

Der staatseigene Konzern, die Deutsche Bahn, habe - aktuell erneut - eine Investitionsphase ausgerufen; auch deshalb, weil die Deutsche Bahn eine Leistungs- und Finanzvereinbarung (LuFV) mit dem Bundesverkehrsministerium getroffen habe. Zwei Schwerpunkte seien dabei herauszustellen: Erstens werde der Bahn viel Geld zugesichert. Allerdings unter der Bedingung und damit zwingend verbunden seien - zweitens - verschärfte Kontrollen des Bundes durch das Eisenbahn-Bundesamt oder den Bundesrechnungshof, die sicherstellen sollen, dass die Deutsche Bahn das Geld auch tatsächlich verbaut. Diese Kontrollpflicht sei nicht ohne Grund zwingende Bedingung, denn die Deutsche Bahn soll nicht mehr wie früher in die Situation geraten, staatliche Mittel nicht abrufen zu können, weil zum Ärger der Politik wiederholt bereitgestellte Zuschüsse nicht abgerufen worden seien. Die auf Folgejahre nicht übertragbaren Mittel seien zum Ärger der Politik nutzlos verfallen.

Kritik hätte vor allem der Bundesrechnungshof geübt. So sei es nicht möglich festzustellen, ob die Deutsche Bahn das Geld wirklich zur Verbesserung des Netzes investiere.

Auch folgende Tatsache unterstreiche die Annahme, dass der Antrag zunächst einmal nur dazu dienen soll, die staatlichen Zuschüsse zu sichern, völlig losgelöst von den eigenen Verpflichtungen zur Einhaltung europäischer Rechtsnormen im Antragsverfahren, nach dem Motto, danach sehen wir weiter. Im Handelsblatt werde ein Mitarbeiter der Deutschen Bahn zitiert, der schon heute die Eisenbahner in Angst und Schrecken versetzt sieht: „Nach dem Investitionsstau kommt der Baustau“ (vgl. Presseberichte der Süddeutschen Zeitung und des Handelsblatts vom 04. und 09.12.2014).

4. Nicht ohne Brisanz dürfte die Tatsache sein, dass Mitte November 2013 die Europäische Kommission angekündigt hat, die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Ge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

richtshof wegen vermuteter unerlaubter Beihilfen zu verklagen, was zu „offenen“ Baustellen führen könnte.

5. Von besonderer Wichtigkeit für den Antrag und dessen Prüfung sei aus Sicht der Einwender die Klärung folgender Fragen:

5.1 Die Einwender fragen, ob die geplante Maßnahme überhaupt ökonomisch und wirtschaftlich sinnvoll und notwendig sei, auch unter dem Gesichtspunkt möglicher Alternativen, wie dem bereits bestehenden Bahnhof Wattenscheid, und ob diese Alternative europarechtskonform im Antrag ausreichend deutlich gemacht werde.

5.2 In demselben Zusammenhang stellen die Einwender die Frage, ob die behaupteten Anforderungen zu dieser geplanten Maßnahme „real und notwendig“ seien oder ob auch geringere Anforderungen der Infrastrukturerweiterungen das Projektbedürfnis erfüllen würden, und zwar über den bereits bestehenden Bahnhof Wattenscheid und dessen Infrastruktur.

5.3 Die Einwender fragen weiter, ob allein wirtschaftliche Interessen der Vorhabenträgerin für den Antrag maßgebend seien, um staatliche Zuschüsse zu erhalten, nach dem Motto, erst einmal anfangen, dann werde weitergesehen, ob einer vor Gericht klagt.

5.4 Die Einwender fragen, ob die europarechtlichen Schutzrechte der Einwender und der betroffenen Bürger ausreichend berücksichtigt worden seien.

6. Tatsache sei die Existenz einer bereits bestehenden und bewährten Infrastruktur mit dem Bahnhof Wattenscheid und eine auf S-Bahn-Niveau befindliche Haltestelle Bochum-Höntrop als sogenannte „Notstruktur für Bahnen“, die etwa sechsmal pro Stunde durch das Wohngebiet führen.

Allein die baulichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten einerseits und andererseits deren Erweiterungsmöglichkeiten verböten bereits auf den ersten Blick jeden Gedanken, den Schwerpunkt zukünftigen Bahnverkehrs auf die S-Bahn-Linie mit dem Haltepunkt Bochum-Höntrop direkt durch das Wohngebiet der Einwender zu verlegen; dies auch noch mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen tun zu wollen, widerspreche jeder ökonomischen und wirtschaftlichen Vernunft. Bautechnisch und verkehrstechnisch sei die Verlegung des Bahnverkehrs in einen neuen Haltepunkt Bochum-Höntrop gar nicht möglich.

7. Mit dem Antrag werde der Versuch unternommen, eine völlig neue Situation zu schaffen, und zwar weg von einer bereits bestehenden und bewährten Infrastruktur am Bahnhof Wattenscheid hin zu einem neuen S-Bahn-Konzept Bochum-Höntrop, nach dem Motto, koste es, was es wolle und ohne Rücksicht auf die Rechtsansprüche und Schutzrechte der betroffenen Bürger.

7.1 Der Erläuterungsbericht (Unterlage 2) nenne unter Nr. 1.5.2.1 für den Leser einschmeichelnd und sehr schön lesend als Grundlagen der Planung „die Prognose für den aktuellen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zielhorizont“ und „die Überprüfung des Bedarfsplans“, und weiter, dass den „Reisenden eine optimale Betriebsqualität“ angeboten werden könne und stelle „Wattenscheid als Besonderheit“ heraus. Allerdings weise der Antrag nur mit einem Halbsatz darauf hin, dass es eine Studie des Bundes zum RRX aus dem Jahr 2006 gebe und der Schlussbericht dieser Bundesstudie zweifelsfrei den Wattenscheider Bahnhof als Mittelpunkt des neuen Konzeptes entschieden habe und nicht die S-Bahn-Strecke Bochum-Höntrop, wie jetzt mit dem Antrag unbewiesen und fälschlicherweise behauptet werde. Auch in diesem Zusammenhang erschienen die von der Vorhabenträgerin unbewiesen genannten Erfordernisse und Notwendigkeiten, die einen Wechsel zur S-Bahn-Strecke Bochum-Höntrop wünschten, nicht nur zweifelhaft und unausgewogen zum Nachteil der Einwender und daher schlicht falsch.

7.2 Die Vorhabenträgerin führe in ihrem Antrag ihre eigene unbewiesene Behauptung fort, dass das Erfordernis erkannt worden sei, Züge nach Bochum-Höntrop zu verlegen, um danach sofort dem bereits bestehendem Bahnhof Wattenscheid eine „Kompensation“ von zwei Zügen anzubieten. Tatsache sei dagegen, dass ein Erfordernis unter europarechtlichen Gründen und aus ökonomischen und wirtschaftlichen Gründen nicht erkannt und nicht bewiesen sei.

7.3 Weiter werde im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass der SPFV und der RRX nicht miteinander vereinbar seien und die S-Bahn wenig leistungsfähig und langsamer sei. Es werde das Fazit gezogen, dass aus den vorgenannten Gründen das Erfordernis einer Infrastrukturerweiterung besteht. Weiter werde ausgeführt, dass im Abschnitt Essen-Kray Süd - Bochum-Langendreer Einschränkungen im Planungsfreiraum bestehen und gleichzeitig eine unvertretbare Betriebsqualität. Was genau die genannte Infrastrukturerweiterung sein soll, werde nicht konkret genannt. Nach internen Bahnbestimmungen könnte tatsächlich so gut wie alles gemeint sein, soweit die Bahnlinie betroffen sei, was im Antrag jedoch nicht zu finden sei.

7.4 Im Erläuterungsbericht werde unter Nr. 1.6 als Ziel des Projektes eine deutliche Angebotsverbesserung im schnellen Regionalverkehr genannt. Die Planungen sähen die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes im 15-Minuten-Takt vor. Die Infrastruktur werde dazu in dem Maße ausgebaut, dass die dringend benötigte Taktverdichtung für einen 15-Minuten-Takt eingeführt werden kann.

Jeder Bürger reagiere mit Freude darauf, wenn die Bahn positive Versprechungen mache für „Verbesserungen“, die - wie hier - eine schnellere Zugverbindung versprechen. Wenn diese Versprechungen jedoch auf Kosten und zu Lasten anderer Bürger erfolgten, dann - so schreibe es der Gesetzgeber vor - sei abwägend zu prüfen. Dabei seien verbindliche Rechtsvorschriften zwingend zu beachten, um beispielsweise Schutzrechte anderer Bürger nicht zu verletzen.

Wer Bahn fahre, wisse zu gut, was von den Prognosen der Bahn zu halten sei, wenn beispielsweise Züge deutlich zu spät kämen. Nicht umsonst habe der Gesetzgeber zu diesem

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bereich eine Schadenersatzpflicht bzw. Kostenerstattungspflicht der Bahn geschaffen, auch um der Bahn die Möglichkeit zu geben, reale tatsächliche Zeiten mit den in Fahrplänen geschriebenen Zeiten im Einklang zu bringen. Aus diesem Problem abzuleiten, dass deshalb mehr Bahnen fahren müssten, ginge an der Realität und an dem Problem vorbei, insbesondere, wenn man die leeren Züge sehe.

Auch das Handelsblatt habe am 05. und 06.12.2014 berichtet, dass die Deutsche Bahn in den vergangenen Jahren mit ihren Prognosen regelmäßig schwer danebengelegt hätte aufgrund völlig überschätzter Erwartungen. Und nicht nur das. Die drastischen Gewinneinbrüche der Bahn spiegelten auch die wirtschaftliche Talfahrt der Bahn wieder. Der Boom der letzten Jahre sei beendet und die Kunden nutzten zunehmend andere mobile Angebote. Daher erwarte die Deutsche Bahn durch die neuen Wettbewerber einen deutlichen Umsatzverlust. Beispielsweise seien fast die Hälfte der neuen Buskunden früher Bahnkunden gewesen.

Was in Deutschland einer Revolution gleichkomme, sei in anderen Ländern seit Jahrzehnten gelebter Alltag, sie hätten das Eisenbahnzeitalter übersprungen. Busse seien das Verkehrsmittel Nummer eins. Das habe auch mit der in Deutschland bis 2003 gültigen Monopolstellung der Bahn zu tun. Der Staat habe die Deutsche Bahn bis dahin vor Wettbewerb schützen können.

Der erwartete weitere Kundenrückgang der Bahn spiegele sich auch im Ergebnis einer Umfrage des Marktforschungsinstituts Forsa wider: Mit dem Auto führen 78 Prozent der Beschäftigten zur Arbeitsstätte. Eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sei essenziell, dies werde von 80 Prozent der Angestellten geantwortet, weil mit dem Auto „bis vor die Tür“ des Arbeitsplatzes gefahren werden könne.

In diesem Zukunftsbild würden Carsharing-Dienstleister durch aggressive Expansionspolitik der Anbieter und Multiplikation der Anbieter vor Ort („an jeder Ecke ein Anbieter mit bezahlbarem Autodienst“) eine noch größere Marktposition einnehmen und den Verkehr flexibel, bezahlbar und individuell mobiler gestalten, zum Nachteil der Deutschen Bahn und ihrer regionalen starren Gleispolitik.

Es grenze daher schon fast an Irreführung, wenn man die Einwender - wie unter Nr. 1.6 des Erläuterungsberichtes mit dem Hinweis auf „die dringend benötigte Taktverdichtung“ - glauben lassen wolle, dass ein Mehr an regionalem Bahnverkehr und dadurch ein Mehr an Infrastrukturweiterungen durch ein Wohngebiet gleichbedeutend sei mit besserem Kundenservice.

Ein Kosten-Nutzen-Vergleich, beispielsweise mit dem Bahnhof Wattenscheid unter Einhaltung europarechtlicher Normen, werde eine Entscheidung für die S-Bahn-Strecke Bochum-Höntrop verneinen, so wie das Gutachten des Bundes dies in seiner Schlussempfehlung bereits getan habe.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

8. Ob das beantragte neue S-Bahn-Konzept ökonomisch und wirtschaftlich sinnvoll und notwendig sei, sei im Antrag europarechtswidrig nicht hinreichend dargelegt worden und müsse mit dieser hinterfragenden Einwendung zweifelsfrei verneint werden.

9. Zusammenfassend stellen die Einwender fest, dass der Antrag der Vorhabenträgerin in keiner Weise die europarechtlichen Rechtsnormen erfülle. Die Aarhus-Konvention verlange als höchstmögliche europäische Rechtsnorm, die betroffene Öffentlichkeit in sachgerechter, rechtzeitiger und effektiver Weise so frühzeitig und zu einem Zeitpunkt zu informieren und zu beteiligen, zu dem noch alle Optionen und andere geprüfte Alternativen offen seien.

Der Begriff „Informationen über die Umwelt“ der Aarhus-Konvention sei bewusst sehr weit gefasst worden, denn der Informationsanspruch soll möglichst wenig ausschließen. Hierdurch würden auch Bereiche und Tatbestände erfasst, die über den Kernbereich von klassischen Umweltschutzzuständen hinausgingen, wie beispielsweise in Art. 7 und 8 der Aarhus-Konvention genannt.

Zudem fehle das europarechtskonforme Konzept einer Alternative mit Kosten-Nutzen-Analyse, beispielsweise über den bestehenden Bahnhof Wattenscheid und dessen Infrastruktur, gegebenenfalls unter geringeren, aber realen Anforderungen unter Einhaltung der Aarhus-Konvention.

10. Die Einwender fordern,

- dass die Planfeststellungsbehörde einen Neuantrag der Vorhabenträgerin veranlasst, der europarechtskonform gestellt ist und insbesondere die Rechtsnormen der Aarhus-Konvention erfüllt,
- dass die Planfeststellungsbehörde von Amts wegen sämtliche betroffenen Bürger ermittelt, informiert und beteiligt.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Zu 1.

Die Vorhabenträgerin verweist auf ihre vorstehende Erwiderung zur Bedeutung der Aarhus-Konvention für das Planfeststellungsverfahren.

Zu 2. und 3.

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express sei eine betrieblich notwendige und verkehrspolitisch gewünschte Maßnahme. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung sei der Rhein-Ruhr-Express ein Bedarfsplanvorhaben und werde im Wesentlichen mit Mitteln des Bundes gefördert.

Zu 4.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Keine Erwiderung der Vorhabenträgerin.

Zu 5. und 6.

Auf der S-Bahn-Strecke verkehre derzeit die Linie S 1 im 20-Minuten-Takt. Im Rahmen des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express würden die Linien RE 16 und RB 40 auf diese Strecke verlagert; diese beiden Regionalverkehrslinien verkehren jeweils im Stundentakt, so dass zwei Züge je Richtung hinzukämen.

Um den zusätzlichen Eisenbahnverkehr infolge des Projektes RRX im Stadtgebiet Bochum abwickeln zu können, kämen grundsätzlich zwei Varianten in Betracht:

- Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 von der Fernbahn auf die S-Bahn-Strecke, so dass auf der Fernbahn die freien Kapazitäten durch den RRX genutzt werden könnten oder
- ein umfangreicher Ausbau der Fernbahnstrecke um ein bis zwei Gleise.

Grundsätzlich müssten Ausbauvorhaben nach der Maßgabe geplant und umgesetzt werden, dass die Eingriffe in Natur und Umwelt so gering wie möglich gehalten werden. Da u.a. bei der zweiten Variante deutlich mehr Flächen in Anspruch genommen werden müssten (größtenteils auch private Grundstücke), sei diese Variante verworfen und die erste Variante gewählt worden; hierbei könnte die Infrastrukturerweiterung auf ein Minimum reduziert werden und diese könnte überwiegend auf bahneigenen Flächen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin weist die Aussage zurück, dass wirtschaftliche Interessen die Antragstellung veranlasst hätten. Das Projekt Rhein-Ruhr-Express sei eine betrieblich notwendige und verkehrspolitisch gewünschte Maßnahme. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung sei der RRX ein Bedarfsplanvorhaben und werde im Wesentlichen mit Mitteln des Bundes gefördert. Darüber hinaus seien bei der Erstellung der Planunterlagen alle gültigen Gesetze, Verordnungen und Regelwerke berücksichtigt worden.

Der 15-Minuten-Takt beziehe sich auf den RRX, der auf der Fernverkehrsstrecke verkehren soll. Vorhabenträgerinnen für die Infrastrukturmaßnahmen seien die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH, die vom Bund mit der Umsetzung beauftragt worden seien. Der Betrieb hingegen liege im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR).

Zu 7. und 8.

Die Aussagen der Einwender zur Pünktlichkeit der Bahn und zu alternativen Verkehrsmitteln stünden in keinem Zusammenhang zu diesem Planfeststellungsverfahren.

Durch den Rhein-Ruhr-Express werde das S-Bahn-Konzept nicht geändert.

Zu 9. und 10.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin verweist auf ihre Erwidern zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen.

Bewertung und Entscheidung

Zu 1.

Nach eigenen Angaben tragen die Einwender ihre Ausführungen zum besseren Verständnis sowohl der Einwendungen als auch der Hintergründe des Antrags der Vorhabenträgerin vor. Dem Inhalt ihrer Ausführungen nach stellen die Einwender jedoch vor allem mit ihren Behauptungen, warum die Vorhabenträgerin den Antrag auf Planfeststellung überhaupt gestellt hat, die Planrechtfertigung des Vorhabens infrage.

Zu 2. bis 4.

Die Feststellung, dass in die Eisenbahninfrastruktur verstärkt finanziert wird, trifft allgemein zu. Der Bund ist aber bereits nach dem Grundgesetz zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Auch deshalb ist ein Schwerpunkt der Eisenbahnpolitik, die Qualität des Schienennetzes zu sichern und dort, wo es nötig ist, durch Neu- und Ausbau Engpässe zu beseitigen. In das bereits bestehende Schienennetz investiert der Bund pro Jahr etwa 4 Mrd. Euro, für neue Strecken etwa 1,6 Mrd. Euro. Zusätzlich bekommen die Bundesländer noch knapp 9 Mrd. Euro, um den Nahverkehr zu finanzieren (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Eisenbahnen - nachhaltige, umweltfreundliche, sichere und effiziente Mobilität für Deutschland, 2018).

Der gesetzliche Bedarf an dem antragsgegenständlichen Vorhaben wurde mit seiner Ausweisung als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege festgestellt. An diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gebunden. Hierzu wird auf Abschnitt B.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Von der Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen, die vor allem über das Bundes-schienenwegeausbaugesetz (oder über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) erfolgt, ist die Finanzierung von Vorhaben über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu unterscheiden, die die Finanzierung von Ersatzinvestitionen und von Instandhaltungsmaßnahmen regelt. Zu der letztgenannten Art von Vorhaben gehört das Vorhaben Rhein-Ruhr-Express jedoch nicht. Mit der Einwendung insoweit vorgetragene Bedenken gehen fehl.

Zu 5. und 6.

Es wird auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.4 und den nachfolgenden Abschnitt B.4.24.3 des Planfeststellungsbeschlusses zu Alternativen und Varianten verwiesen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zu 7.

Grundsätzliche Erwägungen gegen die Notwendigkeit des Vorhabens, wie sie die Einwender mit der Herausstellung der Bedeutung des Busverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Anhörungsverfahren vorgetragen haben, können die Planrechtfertigung des antragsgegenständlichen Vorhabens nicht in Frage stellen. Alternative Verkehrskonzepte sind keine Alternativen oder Varianten, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens geprüft werden müssen. Die Stärkung alternativer Verkehrskonzepte (Buslinien im Regionalverkehr, Carsharing) ist Sache der Verkehrspolitik. Das Planfeststellungsverfahren dient der Beurteilung der Zulässigkeit des konkreten Eisenbahnbauvorhabens. Das Gebot, Planungsalternativen zu prüfen, erstreckt sich nur auf Alternativen und Varianten des Vorhabens, nicht dagegen auf andere Vorhaben. Die Identität des Vorhabens wird durch seinen Zweck gekennzeichnet. Im Planfeststellungsverfahren ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik.

Zu 8.

Durch den Rhein-Ruhr-Express wird das S-Bahn-Konzept nicht geändert. Im Übrigen wird auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.4 und den nachfolgenden Abschnitt B.4.24.3 des Planfeststellungsbeschlusses zu Alternativen und Varianten verwiesen.

Zu 9. und 10.

Es wird auf die Bewertung unter dem vorangehenden Abschnitt B.4.24.1 zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen verwiesen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass eine individuelle Benachrichtigung von Betroffenen gemäß § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG nur für nicht Ortsansässige vorgesehen ist, d.h. für die Personen, die von den ortsüblichen Bekanntmachungen nicht erreicht werden. Eine Ermittlungs- und Benachrichtigungspflicht bei Ortsansässigen besteht nicht. Vielmehr wird Ortsansässigen zugemutet, sich selbst durch Kenntnisnahme ortsüblicher Bekanntmachungen zu informieren.

Fehlender Bedarf, Verschwendung von Steuergeldern

Einwendung

Die Gesamtmaßnahme Rhein-Ruhr-Express sei eine gigantische Volksvermögensvernichtung, ohne dass der eigentliche Sinn der Maßnahme, nämlich „eine deutliche Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion Rhein-Ruhr“, erreicht werde.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Es sei zwar richtig, dass das Angebot im Schienenpersonenverkehr (durch mehr Züge) erhöht werde; jedoch bliebe außer Betracht, wann eine Verbesserung für den Kunden eigentlich entsteht.

Die Engstellen im Personenverkehr bestehen während der Stoßzeiten zwischen 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr durch ein Unterangebot an für ihn nutzbarem Schienenpersonenverkehr (Pendler, Berufsverkehr, Schüler) sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr. Durch einen Taktverkehr der RRX-Linien von 15 Minuten in jede Richtung werde dieses Problem zu diesen Zeiten nicht beseitigt. Wenn man auch noch betrachte, wodurch die derzeitigen Zugverspätungen und Ausfälle entstehen, käme man zu dem Schluss, dass im Falle eines auf dem Streckenabschnitt wegen eines Defektes oder einer Störung liegengebliebenen Zuges sich ein „Wahnsinnsrückstau“ der Züge auf der Strecke bilde (mehr Züge bedeuten auch mehr Stau).

Durch den vermehrten Zugverkehr komme es zu unnötigen Umweltbelastungen, welche durch einfachste, kostengünstigere Maßnahmen behoben werden könnten, wie z.B. durch Abstimmung des kommunalen ÖPNV (Bus, Straßenbahn und dergleichen) auf die Fahrpläne der Deutschen Bahn AG.

Die derzeit vorhandene Gesamtkapazität an Zugverkehr und Platzangebot reiche vollkommen aus. Zu erwägen sei noch die Freigabe des IC- und ICE-Verkehrs für Pendler auf der Strecke des RRX. Die verhältnismäßig geringen Kosten dafür stehen in keinerlei Relation zu den Kosten zur Realisierung des RRX.

Außerdem werde es nach Fertigstellung des Bochumer Westkreuzes und der Querspange der Autobahn 40 zur Autobahn 43 zu einer weiteren Zunahme des Individualverkehrs kommen, da die Bahn schon derzeit ein Defizit an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit aufweise und es fraglich sei, dass der RRX erhebliche Verbesserungen bewirken werde. Denn eine zu dichte Zugfolge würde zu vorhersehbaren Verspätungen und Störungen des Zugverkehrs bei Unregelmäßigkeiten (Signalstörung, Fahrbahndefekte, Defekte an den Zügen) führen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express sei eine betrieblich notwendige und verkehrspolitisch gewünschte Maßnahme. Aufgrund seiner überregionalen Bedeutung sei der Rhein-Ruhr-Express ein Bedarfsplanvorhaben und werde im Wesentlichen mit Mitteln des Bundes gefördert. Mit dem „Bedarfsplan Schiene“ lege der Bund den Infrastrukturbedarf fest, dessen Realisierung für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderlich sei.

Eine Nutzung des Fernverkehrs mit den gängigen Tickets des Nahverkehrs sei nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Bewertung und Entscheidung

Gesetzliche Bedarfsfeststellung und Ziele der eisenbahnrechtlichen Fachplanung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Dass die Einwender die bestehende Erschließungssituation mit öffentlichen Verkehrsmitteln als ausreichend ansehen und nach ihrer Auffassung keine zwingenden Gründe für die Verwirklichung der antragsgegenständlichen Planung bestehen, entzieht dem Vorhaben nicht die Planrechtfertigung.

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]). Dies ist in der Regel zu bejahen, wenn bereits der Gesetzgeber den Bedarf festgestellt hat. Der gesetzliche Bedarf an dem antragsgegenständlichen Vorhaben wurde mit seiner Ausweisung als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege festgestellt. An diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich gebunden.

Bei der Planrechtfertigung geht es allgemein um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist. Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes dient und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15/83, BVerwGE 71, 166 [168]).

Ob die Verwirklichung dieser Ziele angesichts des damit verbundenen Aufwands und der entgegenstehenden Belange sinnvoll ist, ist keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung.

Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern

Beim Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern handelt es sich um einen typischen Jedermann-Einwand, der keinen Bezug auf die eigenen Belange des Einwenders aufweist.

Einwendungen sind sachliches, auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen. Sie müssen erkennen lassen, in welcher Hinsicht aus Sicht des Einwenders Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung bestehen könnten. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Der Betroffene muss zumindest in groben Zügen darlegen, für welche Belange welche Beeinträchtigungen befürchtet werden, auch wenn ihm eine Begründung ebenso wenig abverlangt werden kann wie eine rechtliche Einordnung seiner Einwendungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, BVerwGE 131, 316).

Diese Anforderungen erfüllt der Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern nicht. Aus dem Vorwurf ergibt sich nicht, dass der Einwender persönlich nachteilig durch das Vorhaben betroffen ist. Das schlichte Nein, der bloße allgemeine Protest oder die grundsätzliche Ab-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

lehnung eines Vorhabens ohne zusätzliche, auf den Einwender bezogene Erwägungen reichen nicht aus.

Alternative Verkehrskonzepte

Zu den anderen Punkten der Einwendung betreffend alternativer Verkehrskonzepte wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung verwiesen.

B.4.24.3 Alternativen und Varianten

Prüfung von Alternativen und Varianten unzureichend

Einwendung

1. Planungsalternativen und -varianten

Mehrere Einwender (P 36, P 37, P 38, P 39 und andere) sind der Meinung, dass eine Prüfung von Varianten im Bereich des Streckenabschnittes Bochum - Essen nicht in ausreichendem Maße stattgefunden habe.

In Wattenscheid sollen zukünftig zwei Züge des RRX halten. Dies werde in den Planunterlagen damit begründet, dass Wattenscheid bei dem Halt von nur einem Zug des RRX schlechter angebunden sei als derzeit mit zwei Regionalverkehrslinien.

Die Einwender fragen,

- warum nicht die Variante geprüft worden sei, Wattenscheid mit einer RRX-Bahn und einer RE-Bahn anzubinden;
- warum bei dem Halt einer RRX-Bahn in Wattenscheid nicht beide RE-Bahnen weiterhin in Wattenscheid halten können;
- welche im Erläuterungsbericht auf Seite 20 angeführte Untersuchung gemeint sei;
- welche Optimierungen in der Planung von Zugfolgen bei Mischnutzung von Trassen bei der Planung berücksichtigt worden seien;
- ob weitere Optimierungen bei Mischnutzungen von Schienenwegen grundsätzlich möglich seien;
- ob der aktuelle Stand der Technik bei der Planung dieser Mischnutzung auf dem Schienenweg über Wattenscheid angewandt worden sei;
- warum die RE 16 und RB 40 nicht in RRX-Linien aufgehen können (evtl. mit RRX-Nebenstrecken);
- ob bei der Planung berücksichtigt worden sei, dass die im Erläuterungsbericht auf Seite 13 beschriebene Verspätungsübertragung als Folge einer Übernachtfrage nach Einsatz des RRX wegfällt;
- ob damit zu rechnen sei, dass die S-Bahn-Strecke verspätungsanfälliger werde, da es sich zukünftig um eine Mischnutzung des Schienenweges handeln wird;

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- ob die Änderung der RE 16 und RB 40 in einen S-Bahnverkehr geprüft worden sei („S 16“ und „S 40“);
- welche Auswirkungen (Nach- und Vorteile) sich bei einem reinen S-Bahn-Verkehr ergäben;
- welche Veränderungen sich durch den Einsatz der RRX-Bahn bei der Zahl der Verkehrsteilnehmer der Fernzüge und der anderen Regionalzüge und S-Bahnen ergäben;
- ob bei der hier vorgelegten Planung berücksichtigt worden sei, dass es zu Verlagerungen (z.B. eine Abnahme der Verkehrsteilnehmer der RE-Bahnen bei konkurrierenden Zügen wie dem RRX) kommen könne;
- ob die auf Seite 22 des Erläuterungsberichtes dargestellte Reduzierung der Fernverkehrsleistungen nach Inbetriebnahme des RRX, die gemäß der Prognose des Bundes 2025 erwartet werde, in den Variantenbetrachtungen berücksichtigt worden sei;
- ob sich dadurch neue Zeitfenster auf der Fernverkehrsstrecke über Wattenscheid ergeben, die es ermöglichen, hier weiterhin den RE 16 und die RB 40 zu führen;
- ob die prognostizierte Entwicklung der Fernreisebusse als Konkurrenz für die Schiene berücksichtigt worden sei;
- warum nicht der aktuell vorliegende Bedarfsplan für Schienenwege für das Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt worden sei.

2. Abweichung zum Schlussbericht der Studie des Bundes zum RRX 2006

Die Einwender vermissen eine Begründung, warum die Linien RE 16 und RB 40 nicht mehr - wie ursprünglich im Schlussbericht des Bundes 2006 vorgesehen - in Wattenscheid halten können. Die Einwender fragen, welche Parameter aus welchem Grund bei der Betrachtung zwischenzeitlich verändert worden seien.

3. Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop

Die Einwender fragen, woraus sich die Notwendigkeit ergebe, dass am Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop weitere Züge halten müssten.

4. Verkehrsmehrung im SPNV

Gemäß Seite 21 des Erläuterungsberichts werde im Abschnitt Essen - Bochum-Langendreer von einer Verkehrsmehrung von +1 ausgegangen. In den Plänen seien zwei RRX-Bahnen je Stunde mit Haltpunkt in Wattenscheid dargestellt. Entfallen würden hier die zwei Regionalverkehrslinien RE 16 und RB 40. Die Einwender fragen, wieso sich daraus eine Verkehrsmehrung von +1 ergebe.

5. Leerfahrten

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender fragen, ob bei der RE 16 und der RB 40 auch Leerfahrten bei Nutzung der Strecke 2291 auftreten werden und ob diese Fahrten bei der Lärmberechnung berücksichtigt worden seien.

6. Prognose-Zugzahlen 2025

Die Einwender fragen, ob weitere Steigerungen der Zugzahlen auf der Strecke 2291 geplant seien und welche Ist-Zugzahlen nach Abschluss dieses Planfeststellungsverfahrens bei späteren Planungen angesetzt werden. Die Fragen werden vor dem Hintergrund gestellt, dass ursprünglich auf der Strecke 2291 keine S-Bahn-Züge in der Nacht gefahren seien. Ohne Öffentlichkeitsbeteiligung sei der Nachtverkehr auf der S-Bahn-Strecke eingeführt worden. Diese „stillschweigende“ Zunahme des Zugverkehrs wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt, sondern als Ist-Fall zugrunde gelegt. Die Einwender halten dies jedoch für eine Kumulation und bezweifeln, dass diese „Salamitaktik“ rechtmäßig ist.

Durch die geplante Verlegung der RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke 2291 erhöhe sich hier die Verkehrsmenge am Tag von derzeit drei Zügen auf fünf Züge je Stunde und Richtung. Damit ergebe sich hier fast eine Verdoppelung der Verkehrsmenge. Bei einer Verdoppelung der Zahl der Schallquellen (hier Züge) ergebe sich eine Lärmsteigerung um 3 dB(A).

Die Einwender fragen, wie verhindert werde, dass hier nach dem Planfeststellungsverfahren jede weitere Steigerung der Verkehrsmengen nicht auf die dann hier verkehrenden fünf Züge bezogen werde; sie fragen weiter, wie eine „Salamitaktik“ verhindert werde.

7. Freitags- und Sonntagsverkehre, Nachtzüge, Autoreisezüge, Turnuszüge, touristische Einzellagen

Die Einwender fragen, ob sich durch die Verlagerung der RE 16 und RB 40 auf die Strecke 2291 auch zusätzliche Verkehre der genannten Art ergäben und wenn ja, in welcher Höhe diese bei der Planung insgesamt berücksichtigt worden seien, insbesondere bei der Lärmberechnung. Weiter verlangen die Einwender eine Garantie, dass es nach Abschluss der Planfeststellung nicht doch zu solchen Verkehren komme. Die Einwender fragen, ob die historischen Züge (mit Dampf- und Dieselloks, Schienenbusse usw.) des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen bei der Planung insgesamt und insbesondere in der Lärmberechnung berücksichtigt worden seien.

8. Temporäre Umleitungen

Die Einwender fragen, ob aufgrund des Premiumproduktes RRX temporäre Umleitungen verstärkt auf die S-Bahn-Strecke verlagert würden und ob dies bei der Lärmberechnung berücksichtigt worden sei. Bereits jetzt würden viele Zugumleitungen über die S-Bahn-Strecke geführt. Da der RRX ein sogenanntes „Premiumprodukt“ der Bahn sei, sei zu befürchten,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dass die RRX-Trasse nicht mehr für Umleitungsverkehre genutzt werden soll, um sich daraus ergebende Verspätungen bei dem Vorzeigeprodukt zu vermeiden.

9. Bundesverkehrswegeplan

Der angewandte Bundesverkehrswegeplan von 2025 stelle keinen ausreichenden Prognosehorizont dar. Grundlage für eine Lärmberechnung sollte ein Prognosehorizont von mindestens 10 bis 15 Jahre sein. Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses werde dies kaum noch gewährleistet. Die Einwander fragen, warum bei der Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen nicht die aktuellen Zahlen als Grundlage verwendet worden seien.

10. Güterzüge auf der S-Bahn-Strecke

Die Einwander fragen, ob eine Verlagerung von Güterzügen auch auf die S-Bahn-Strecke 2291 möglich und geplant sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Zu 1. und 2.

Um den zusätzlichen RRX-Verkehr im Stadtgebiet Bochum abwickeln zu können, seien insbesondere folgende zwei Varianten untersucht worden:

- Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 von der Fernbahnstrecke auf die S-Bahn-Strecke, so dass auf der Fernbahnstrecke die freien Kapazitäten durch den RRX genutzt werden können sowie
- ein umfangreicher Ausbau der Fernbahnstrecke um ein bis zwei Gleise.

Grundsätzlich müssten Ausbauvorhaben nach der Maßgabe geplant und umgesetzt werden, dass die Eingriffe in Natur und Umwelt so gering wie möglich gehalten werden. Da u.a. bei der zweiten Variante deutlich mehr Flächen in Anspruch genommen werden müssten (größtenteils auch private Grundstücke), sei diese Variante verworfen und die erste Variante gewählt worden, da hierbei die Infrastrukturerweiterung auf ein Minimum reduziert werde und diese überwiegend auf bahneigenen Flächen erfolgen könne.

Die Ergebnisse der Realisierungsstudie des Bundes zum RRX seien ausführlich im Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages Nordrhein-Westfalen am 15.03.2007 vom Gutachter des Bundes vorgestellt und begründet worden. Hiernach sei Wattenscheid nicht als Systemhalt des RRX im Kernkorridor festgelegt worden. Das Entfallen aller heutigen Halte der Linien RE 1, RE 6 und RE 11 (die im Kernkorridor in das RRX-System übergehen) sei für Wattenscheid unterstellt worden. Es sollten die Linien RE 16 und RB 40 in Wattenscheid jeweils stündlich halten; mit dieser vorgegebenen Ausgangslage sei die Vorentwurfsplanung eingeleitet worden. In der weiteren planerischen Umsetzung der Studie zum RRX sei die Notwendigkeit erkannt worden, dass die Führung der Linien des RRX und des Fernverkehrs auf gleichen Gleisen zwischen Duisburg und Dortmund nur möglich sei, wenn die Laufwege

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der RE 16 und der RB 40 geändert würden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile sei entschieden worden, dass als Kompensation künftig ein Halt jedes zweiten RRX in Wattenscheid in die Planung aufgenommen werden könne, um eine vollständige Auflassung des Verkehrshaltes Wattenscheid zu vermeiden. Diese Ergebnisse seien auch in der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen am 18.06.2009 präsentiert worden.

Die Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 auf die Strecke 2291 sei in der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (Anlage zum Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen) umfassend geprüft worden.

Zu 3.

Der Betrieb einschließlich der Haltesystematik liege im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Die Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 führe dazu, dass diese Linien zukünftig den Bahnhof Wattenscheid nicht mehr bedienen könnten. Als Ausgleich plane der VRR, diese beiden Linien zukünftig in Wattenscheid-Höntrop halten zu lassen.

Zu 4.

Auf Seite 21 des Erläuterungsberichts sei die Verkehrsmehrung auf der RRX-Trasse (also der Fernverkehrsstrecke) dargestellt. Nach der Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 werden die folgenden Nahverkehrslinien auf dieser Strecke verkehren: RE 1, RE 6, RE 11. Durch den RRX ergebe sich eine Mehrung von einer Trasse je Stunde, da insgesamt vier RRX-Linien pro Richtung und Stunde diese Strecke nutzen und die genannten drei RE-Linien in neuen RRX-Linien aufgehen.

Zu 5.

In der schalltechnischen Untersuchung seien vorschriftsgemäß alle fahrplanmäßigen Fahrten berücksichtigt worden.

Zu 6.

In der schalltechnischen Untersuchung seien alle Informationen, die bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im April 2014 vorgelegen hätten, berücksichtigt worden.

Die konkreten Zugzahlen bzw. das Betriebsprogramm sei Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16.1 der Planfeststellungsunterlagen).

Zu 7.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bei den Fahrten des Eisenbahnmuseums Dahlhausen handele es sich um Sonderfahrten, die nach Aussage des Museums lediglich ca. zehnmal im Jahr stattfinden. Gemäß der gültigen Gesetzeslage könnten die Schallschutzmaßnahmen nicht auf Grundlage solcher Einzelfälle dimensioniert werden. Zudem hätte so eine geringe Anzahl keinen Einfluss auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung.

Zu 8.

Seitens der Vorhabenträgerin seien keine vermehrten Umleitungen vorgesehen. Es könnte jedoch weiterhin (z.B. durch Bauarbeiten) dazu kommen, dass Regional- und Fernverkehrszüge in Ausnahmefällen über die S-Bahn-Strecke umgeleitet würden.

Zu 9.

Bei der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung sei der seinerzeit gültige Bundesverkehrswegeplan für das Jahr 2025 zugrunde gelegt worden.

Zu 10.

Für das Vorhaben RRX sei keine Verlagerung von Güterzügen auf die Strecke 2291 vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung

Zu 1. und 2.

Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung auch Alternativen einzubeziehen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen. Eine Planfeststellungsbehörde handelt nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich ihr diese Lösung als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen (st. Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95, BVerwGE 100, 238 [249]).

Nach dem bisherigen Betriebskonzept wurde die Fernbahnstrecke von den Fernverkehrs- und den Regionalverkehrszügen genutzt, die S-Bahn-Strecke von der S-Bahn. Das zukünftige Betriebskonzept sieht vor, auf der Fernverkehrsstrecke die Fernverkehrszüge und die Züge des RRX verkehren zu lassen, auf der S-Bahn-Strecke neben der S-Bahn zwei verlegte Regionalverkehrslinien.

Die Trassenmehrung durch den RRX erfordert eine Verlagerung des RE 16 und der RB 40 zwischen Essen und Bochum-Langendreer von der Fernbahn- auf die S-Bahn-Gleise. Andere auf der Fernbahnstrecke verkehrende Regionalverkehrslinien gehen zukünftig in RRX-Linien auf. Hinzu kommt noch eine weitere RRX-Linie, so dass auf der Fernbahnstrecke ins-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

gesamt vier RRX-Linien fahren werden. Zusätzliche Verkehre sind sowohl von der Fernbahn- als auch von der S-Bahn-Strecke aufzunehmen.

Die Notwendigkeit der Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 ergab sich aus der Überprüfung der Streckenauslastungen der Fernbahn- und der S-Bahn-Strecke im Rahmen von mehreren eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen.

Die Untersuchungen erfolgten über einen Vergleich der Bestands- und Zielinfrastruktur und der Betriebsprogramme der Jahre 2009 (für die Fernbahn) bzw. 2011 (für die S-Bahn) und 2025 jeweils für die Fernbahnstrecken (Strecken 2160 und 2158) und die S-Bahn-Strecken (2291 und 2190).

Für die Fernbahn wurden folgende drei Varianten untersucht:

- Variante 0 mit der Bestandsinfrastruktur basierend auf den Spurplandaten 2009 und dem Betriebsprogramm 2009
- Variante 1 mit der Bestandsinfrastruktur und dem Betriebsprogramm der Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX) und RE 16 und RB 40
- Variante 2 mit der Zielinfrastruktur und dem Betriebsprogramm der Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX)

Im Ergebnis der Untersuchung für die Fernbahnstrecke ist in der Variante 1 das erhöhte Betriebsprogramm nicht fahrbar. Die gegenwärtige Infrastruktur der Strecke reicht nicht aus, um den Fahrplan mit der Prognose 2025 und erhöhtem SPNV zu realisieren. Die Kapazitätsreserve ist für die Fahrtrichtung nach Dortmund noch gegeben, für die Gegenrichtung jedoch erschöpft. Das Betriebsprogramm der Variante 2 ist fahrbar. Der Fahrplan mit der Prognose 2025 und verringertem SPNV ist mit optimaler Betriebsqualität bei Erhalt von Kapazitätsreserven realisierbar. Die Leistungsfähigkeit ist jedoch in der Spitzenverkehrszeit an Freitagen im Tageszeitraum voll ausgeschöpft. Aus diesem Ergebnis folgt auch, dass die Verlegung nur einer Regionalverkehrslinie nicht ausreichend wäre, um das Betriebsprogramm auf der Fernbahnstrecke in optimaler Betriebsqualität abzuwickeln zu können.

Für die S-Bahn wurden folgende drei Varianten untersucht:

- Variante 0 mit der Bestandsinfrastruktur basierend auf den Spurplandaten 2011 und dem Betriebsprogramm 2011
- Variante 1 mit der Bestandsinfrastruktur und dem Betriebsprogramm der Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX) und RE 16 und RB 40 auf der Fernbahn
- Variante 2 mit der Zielinfrastruktur und dem Betriebsprogramm der Prognose 2025 (Betriebsprogramm im Planfall RRX)

Im Ergebnis der Untersuchung für die S-Bahn-Strecke reicht die Bestandsinfrastruktur aus, um das gegenwärtige Betriebsprogramm fahren zu können. Der Vergleich der Variante 0 mit der Variante 1 mit dem Fahrplan der Prognose 2025 bringt keine neuen Erkenntnisse. Da bei der Bestandsinfrastruktur kein SPNV auf die S-Bahn-Strecke übergeleitet werden kann,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

muss dieser in der Variante 1 auf der S-Bahn-Strecke unberücksichtigt bleiben. Das Betriebsprogramm der Variante 2 ist trotz einer Kapazitätsverringerung der S-Bahn-Strecke mit optimaler Betriebsqualität fahrbar und eine Kapazitätsreserve ist noch gegeben.

Je nach Start und Ziel der Zugfahrt kann das neue Betriebskonzept auch zu einer Verlagerung des Fahrgastaufkommens zwischen den Zügen des RRX, den Regionalverkehrszügen und den S-Bahnen führen. Es geht bei dem Vorhaben nicht darum, eine Wettbewerbs- oder gar Konkurrenzsituation innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs zu schaffen, sondern im Gegenteil darum, dessen Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu steigern. Gegen die Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 als solche wurden auch von den Verkehrsverbänden keine grundsätzlichen Bedenken geäußert; nicht abschließend geklärt werden konnte die Frage, ob die Verlegung der Regionalverkehrslinien nicht weitere Ausbaumaßnahmen oder zumindest Anpassungen an der Bestandsinfrastruktur erfordert.

Der Haltepunkt liegt - je nach Tageszeit bzw. Fahrtrichtung - am Ziel bzw. an der Quelle der Verkehrsströme. Der Haltepunkt ist aufgrund seiner Lage kein Umsteigebahnhof für Pendler, die den ersten bzw. letzten Teil ihrer täglichen Fahrten mit dem eigenen Kraftfahrzeug zurücklegen. Das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel ist, dass Pendler mit der Bahn zu den Arbeitsplätzen sowie Einkaufs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen fahren.

Die Planfeststellungsbehörde ist bei der Alternativenprüfung nicht auf eine optimale Trassenführung verpflichtet (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.07.1993 - 4 A 5.93). Die Alternativenprüfung unterliegt damit nicht dem Optimierungsgebot. Die Planfeststellungsbehörde kann von einer vorgeschlagenen Änderung des geplanten Vorhabens Abstand nehmen, wenn sich damit neue Beeinträchtigungen für andere Betroffene ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.1994 - 7 A 21.93). Demnach können Einwendungen von Betroffenen nicht durchgreifen, wenn sie Alternativen vortragen, die zwar zu einer Entlastung der Betroffenen führen, zugleich aber andere Betroffene ebenso umfangreich oder aber noch stärker belasten (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996 - 4 A 28.95). Abgesehen davon, dass die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen das Erfordernis der Verlegung von zwei Regionalverkehrslinien aufgezeigt haben, konnte die Vorhabenträgerin unter dem Gesichtspunkt der Verringerung der Immissionsbelastung für die Nachbarschaft der S-Bahn-Strecke nicht auf ein Betriebskonzept verwiesen werden, bei dem keine oder nur eine der beiden Regionalverkehrslinien auf die S-Bahn-Strecke verlegt wird; denn hierbei würde die Nachbarschaft der Fernverkehrsstrecke wiederum stärker von den Immissionen (der nicht verlegten Linie bzw. Linien) betroffen sein. Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass die Anwohner der Fernbahnstrecke bereits vor Verlegung der Regionalverkehrslinien diesen Immissionen ausgesetzt waren; trotz der Verlegung der beiden Regionalverkehrslinien verändert sich auch auf der Fernverkehrsstrecke die Immissionssituation nachteilig für die Nachbarschaft dieses Schienenweges.

Zu 3.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bei Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke ist es sinnvoll, die Züge auch am Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop halten und nicht durchfahren zu lassen.

Zu 4.

Auf Seite 21 des Erläuterungsberichts ist die Verkehrsmehrung auf der Fernverkehrsstrecke, die von den Linien des RRX genutzt werden soll, beschrieben. Nach der Verlagerung der Linien RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke werden die Linien RE 1, RE 6 und RE 11 weiterhin auf der Fernverkehrsstrecke fahren, jedoch als RRX-Linien. Hinzu kommt eine weitere RRX-Linie.

Zu 5.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die fahrplanmäßigen Fahrten berücksichtigt. Anzahl, Art und Geschwindigkeit der Züge sind im Betriebsprogramm der Bahnstrecke festgelegt. Das der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegende Betriebsprogramm für den Weiterführungsfall und den Prognosefall ist in den Tabellen 6 bis 10 des Abschnitts 4.1 des Erläuterungsberichts zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16.1) angegeben. Die Verkehrsdaten für die schalltechnische Untersuchung sind auch der Beilage 1 zur Unterlage 16.1 zu entnehmen.

Zu 6.

Änderungen des Betriebs einer Bahnanlage sind nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG zulassungsfrei. Dies ergibt sich schon aus dem Wortlaut des § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG, der nur eine Bauplanfeststellung regelt. Eine bloße Betriebszunahme auf einer Zugtrasse fällt somit nicht unter den Begriff der Änderung, solange der planfestgestellte bauliche Bestand dieser Bahnstrecke keine wesentliche Änderung erfährt (vgl. Vallendar in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18 Rn. 78).

Steht jedoch ein erheblicher baulicher Eingriff in einen Verkehrsweg in engem konzeptionellen und räumlichen Zusammenhang mit einem bereits planfestgestellten oder während des Prognosezeitraums absehbaren Weiterbaus dieses Verkehrsweges, so ist die durch den Eingriff bewirkte Erhöhung des Beurteilungspegels des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu ermitteln aus der Differenz der im maßgeblichen Prognosezeitpunkt zu erwartenden Beurteilungspegel am Immissionsort für den Zustand ohne und für den Zustand mit der Gesamtplanung. Das gilt auch dann, wenn der Weiterbau teilweise ohne den in Rede stehenden baulichen Eingriff durchgeführt werden könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 - 9 A 28/04, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 45).

Zu 7. und 8.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In der Tabelle 7 des Abschnitts 4.1 des Erläuterungsberichts zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16.1) sind Art, Anzahl, Geschwindigkeit und Länge der Züge angegeben, die im Weiterführungsfall und im Prognosefall auf der Strecke 2291 durch Höntrop fahren.

Im Prognosefall werden - außer der S-Bahn - je Fahrtrichtung 16 Züge tags und 3 Züge nachts als Regionalbahn sowie 14 Züge tags und 0 Züge nachts als Regionalexpress verkehren. Hierbei handelt es sich um die RB 40 und den RE 16.

Zu 9.

Die Vorhabenträgerin hat die Machbarkeitsuntersuchungen zum Projekt RRX bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zutreffend beschrieben. Mit dem Abschlussbericht vom 30.06.2016 über die Nutzen-Kosten-Analyse der für den RRX erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen liegt das aktuelle Realisierungskonzept für das Projekt RRX vor.

Das Zugmengengerüst folgt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Prognosejahr 2015; es wurde im Jahr 2010 auf der Basis der Verkehrsprognose 2025 überprüft. Derzeit liegen die Zugzahlen für die Verkehrsprognose 2030 noch nicht abschließend vor. Die Zugzahlen der Verkehrsprognose 2025 sind die aktuellsten vorliegenden Mengenangaben; sie liegen auf der sicheren Seite, da aufgrund optimierter Zugbildungsprozesse nicht von höheren Zugzahlen im Prognosejahr 2030 gegenüber dem Prognosejahr 2025 auszugehen ist.

Zu 10.

Im Betriebsprogramm ist die voraussehbare Durchschnittsbelastung auf Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs anzusetzen. Eine Verlagerung von Güterzügen auf die S-Bahn-Strecke ist planerisch nicht vorgesehen.

Alternatives Linienkonzept mit Einbindung der Außenäste

Einwendung

Der Einwender P 85 fasst in seiner Einwendung einleitend das der Planung zugrundeliegende Betriebskonzept zusammen.

Die geplanten RRX-Linien 1 bis 6 sollen die bisher betriebenen RE-Linien 1, 2, 3, 5, 6 und 11 ersetzen und es soll bei den bisherigen insgesamt sechs Regional-Express-Linien im Plangebiet bleiben:

- Die Linie RRX 1 soll die Linie RE 1 ersetzen und zukünftig nach Münster über Dortmund fahren (bisher Paderborn über Hamm).
- Die Linie RRX 2 soll die Linie RE 2 ersetzen und zukünftig von Dortmund nach Köln fahren (bisher von Münster nach Düsseldorf über Recklinghausen und Essen).
- Die Linie RRX 3 soll die Linie RE 3 mit dem bisherigen Verlauf ersetzen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Die Linie RRX 4 soll die Linie RE 11 ersetzen und zukünftig von Hamm nach Köln/Bonn Flughafen fahren (bisher nach Mönchengladbach).
- Die Linie RRX 5 soll die Linie RE 5 ersetzen und zukünftig nach Düsseldorf fahren (bisher Koblenz).
- Die Linie RRX 6 soll die Linie RE 6 ersetzen und zukünftig nach Koblenz fahren (bisher Düsseldorf).

Bei dem geplanten Vorhaben würden die Außenäste der Rhein-Ruhr-Region zwischen Mönchengladbach und Duisburg, zwischen Essen und Münster über Recklinghausen und zwischen Hamm und Paderborn von der Kernstrecke abgeschnitten.

Um die RRX-Linie 2 auf der Strecke zwischen Dortmund und Essen als vierte Linie einzurichten, sollen die Linien RE 16 von Essen nach Siegen und RB 40 von Essen nach Hagen auf die S-Bahn-Strecke über Essen-Steele verlegt werden. Dabei soll der Bahnhof Essen-Kray Süd aufgegeben und die Zahl der Züge mit Halt in Wattenscheid auf 40 Prozent reduziert werden.

Die Außenäste der Kernstrecke, nämlich Mönchengladbach - Duisburg, Essen - Münster über Recklinghausen und Hamm - Paderborn würden also geopfert, obwohl dies nicht zwingend notwendig für das Vorhaben sei. Dies sei nicht hinnehmbar.

Im Planfeststellungsbereich 5 würden darüber hinaus Baumaßnahmen geplant, die nur wegen der Anhebung der Zahl der Expresszüge von drei auf vier zwischen Dortmund und Essen eine Verlegung der RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke über Essen-Steele vorsehe. In diesem Zusammenhang seien die Aufgabe des Bahnhofs Essen-Kray Süd und die Reduzierung der Zugdichte im Bahnhof Wattenscheid nicht hinnehmbar. Der Ersatzhalt Wattenscheid-Höntrop sei auf Grund seiner Verkehrsanbindung und Parkplatzsituation im Bochumer Westen ungeeignet.

Daher erhebt der Einwander P 85 Einspruch gegen die beanstandeten Teile des Rhein-Ruhr-Express-Vorhabens (Abschneiden der drei Außenäste und Verlegung der RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke über Essen-Steele mit Umbaumaßnahmen in Essen-Steele Ost und Bochum-Langendreher), da seine Belange als Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs berührt würden.

Um diese Beanstandungen aus dem Weg zu räumen, schlägt der Einwander Korrekturen am Linienkonzept des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express vor. In dem Vorschlag werden die RRX-Linien mit römischen Ziffern versehen, um Verwechslungen zu vermeiden:

- Die Linie RRX I soll die Linie RE 1 mit dem bisherigen Verlauf ersetzen.
- Die Linie RRX II soll die Linie RE 11 ersetzen und zukünftig von Münster nach Mönchengladbach über Recklinghausen und Essen fahren (bisher von Hamm nach Mönchengladbach).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Die Linie RRX III soll die Linie RE 3 ersetzen und von Hamm über Gelsenkirchen und Oberhausen nach Köln fahren (bisher von Hamm nach Düsseldorf).
- Die Linie RRX IV soll die Linien RE 2 ersetzen und zukünftig von Koblenz nach Münster über Hamm fahren (bisher von Düsseldorf nach Münster über Recklinghausen und Essen).
- Die Linie RRX V soll die Linie RE 5 ersetzen und zukünftig von Emmerich nach Düsseldorf fahren (bisher nach Koblenz).
- Die Linie RRX VI soll die Linie RE 6 ersetzen und zukünftig von Minden nach Köln/Bonn Flughafen fahren (bisher Düsseldorf).

Bei diesem vorgeschlagenen Konzept würden alle bisherigen Außenäste in den Rhein-Ruhr-Express eingebunden. Dabei sei auch versucht worden, Streckenlängen der einzelnen RRX-Linien zwischen 100 und 300 km zu harmonisieren (beim Vorhaben Rhein-Ruhr-Express würden die Streckenlängen zwischen 80 und 350 km betragen). Die Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke über Essen-Steele werde nicht nötig.

Die Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln werde viermal stündlich befahren, wobei im Abschnitt zwischen Dortmund und Duisburg die Ruhrstädte je dreimal in der Stunde und die Emscherstädte je einmal angefahren würden. Oberhausen erhielte eine weitere RRX-Linie nach Emmerich und Düsseldorf. Duisburg, Mülheim, Essen und Gelsenkirchen erhielten eine weitere RRX-Linie nach Münster und Mönchengladbach. Münster erhielte mit dem Konzept zwei RRX-Linien.

Das vorgeschlagene Konzept würde die Vorgaben des Rhein-Ruhr-Express-Vorhabens erfüllen, ohne dass unnötige Investitionen für die Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 getätigt und die Anwohner über Gebühr belästigt würden. Zur Vermeidung von Verzögerungen im Betriebsablauf wird vorgeschlagen, zwischen dem Halt Essen-Kray Süd und Abzweig Kray Süd ein drittes Gleis zu verlegen, damit die Expresszüge an den RE 16 und RB 40 vorbeifahren könnten, wenn diese den Gegenverkehr abwarten müssten.

In diesem Zusammenhang wird weiter vorgeschlagen, für die Berufspendler besondere Abo-Tickets für Entfernungen von z.B. über 40 km einzuführen, um die Benutzung von ICE- und IC-Zügen im Kernbereich zu ermöglichen und dadurch deren Mobilität über die Einführung der RRX-Züge hinaus weiter zu steigern.

Dazu zählen

- der ICE 10 von Köln/Bonn Flughafen bis Hamm,
- die IC 30 und 32 von Koblenz bis Dortmund,
- der ICE 41 von Dortmund bis Köln Messe/Deutz und
- der ICE 42 von Dortmund bis Köln Hbf,

die die Kernstrecke des Rhein-Ruhr-Express befahren und weitere drei Mal bedienen würden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Kernstrecke des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Köln erhalte mit dem Vorschlag zur Überarbeitung des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express und der Nutzung von ICE und IC-Zügen stündlich sechs Expressverbindungen. Dieses Konzept sei nachhaltig, binde die bisherigen Außenäste ein und erfülle die an das Vorhaben politisch gewollten Vorgaben bei reduzierten Investitionskosten. Die Zahl der verkehrenden Expresszüge werde nur im Bereich Düsseldorf und Köln erhöht, wo es notwendig sei, während in den übrigen Bereichen die Zahl der Expresszüge gleichbleibe und die Lärmbelastigung der Anwohner durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sogar gesenkt werden könnte. Bei dem Vorschlag könnten die oben genannten ICE- und IC-Züge auf der Kernstrecke für die Berufspendler mit Abo-Tickets genutzt werden.

Der Einspruch des Einwenders entfiele, wenn sein Vorschlag zur Modifizierung des Vorhabens mit Einbindung der Außenäste und Vermeidung der Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 in die Planung aufgenommen wird.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Das Angebotskonzept für den RRX sei unter Berücksichtigung der Interdependenzen zum sonstigen Schienenpersonenverkehr (SPFV, SPNV-Regionalverkehr und S-Bahn) als integratives Gesamtkonzept entwickelt. Unter „SPNV-Regionalverkehr“ würden die Zuggattungen Regional-Express und Regionalbahn verstanden.

Verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens sei die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den schienengebundenen Personenverkehr. Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen sei im Schlussbericht der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ von 2006 bestätigt.

Der RRX verstehe sich als „Premiumprodukt“ des Schienenpersonenverkehrs (SPV). Er soll weitgehend ohne Beeinträchtigung durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Das in der vorgenannten Verkehrsstudie entwickelte Produktkonzept umfasse sechs Linien, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln Messe/Deutz würden vier Linien zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Das Angebot werde auf der Kernstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg durch zwei weitere RRX-Linien je Stunde ergänzt.

Die einzelnen RRX-Linien würden in die Außenäste (RRX-Zulaufstrecken) mit den Endpunkten Münster, Minden, Emmerich, Köln/Bonn Flughafen, Aachen und Koblenz durchgebunden. Hier bestehen umsteigefreie Verbindungen von fast allen Landesteilen zur Rhein-Ruhr-Achse.

Eine Änderung des Linienkonzeptes sowie die Tarifgestaltung der Fahrkarten für den SPNV liege nicht im Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Weitere Erläuterungen der Vorhabenträgerin zum Betriebskonzept als Erledigungserfordernis aus dem Erörterungstermin

Bei dem Erörterungstermin am 16.02.2016 hatte die Vorhabenträgerin dem Einwender zugesagt, die Planungen noch detaillierter zu erläutern und die Gründe für die Wahl der Vorzugsvariante darzulegen.

Entgegen der Befürchtung des Einwenders, dass die Außenäste der Rhein-Ruhr-Region zwischen Mönchengladbach und Duisburg, zwischen Essen und Münster über Recklinghausen und zwischen Hamm und Paderborn von der Kernstrecke des Rhein-Ruhr-Express abgeschnitten werden, verbleibe nach Einschätzung der Vorhabenträgerin auf den Außenästen im Wesentlichen ein Verkehrsangebot, das mit dem bisher bestehenden vergleichbar sei.

Auf dem Streckenabschnitt Mönchengladbach - Duisburg und weiter auf der Kernstrecke werde der RE 11 durch den RE 42 ersetzt, welcher von Essen Hbf nach Mönchengladbach verlängert werde.

Auf dem Abschnitt Münster - Recklinghausen - Düsseldorf verkehre der RE 2 weiterhin bis Düsseldorf Hbf.

Auf dem Abschnitt Hamm - Paderborn werde das Verkehrsangebot nicht reduziert, gegebenenfalls aber anders verteilt; hierfür sei jedoch der Aufgabenträger des Nahverkehrs zuständig, nicht die Vorhabenträgerin.

Die Planung der Halte in Wattenscheid und Wattenscheid-Höntrop liege ebenso im Verantwortungsbereich des Verkehrsverbundes als Besteller der Nahverkehrsleistungen.

Da der Fernverkehr die Strecken teilweise auch nutze und deshalb die Zugfahrten des Regionalverkehrs mit denen des Fernverkehrs abgestimmt werden müssten, könnten Linienäste teilweise nicht miteinander verknüpft werden. Die Fahrpläne des Regionalverkehrs müssten kollisionsfrei mit denen des Fernverkehrs abgestimmt werden.

Ein drittes Gleis beim Abzweig Essen-Kray - Essen-Kray Süd würden den Fahrausschluss zwischen den Zügen der Linien RE 16 und RB 40 Richtung Essen Hbf und allen Zügen auf der Fernbahn zwischen Essen Hbf und Bochum Hbf nicht lösen. Dazu wäre ein Überwerfungsbauwerk für die Züge aus Richtung Hagen erforderlich, welches weitere Baumaßnahmen und zusätzliche Kosten verursachen würde. Die niveaugleiche Kreuzung, die zurzeit das Ausfädeln der Züge aus Richtung Hagen ermöglicht, soll aufgegeben werden, um mehr Trassen für den Fernverkehr und den RRX zu schaffen.

Die Entscheidung über die Nutzung von Fernverkehrszügen mit Fahrkarten oder Fahrausweisen des Nah- und Regionalverkehrs liege grundsätzlich ebenfalls bei den Zweckverbänden. Allerdings sieht die Vorhabenträgerin Schwierigkeiten, weil diese Leistungen ausge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

schrieben werden müssten. Den Fernverkehr führe die Deutschen Bahn AG als eigenwirtschaftliches Unternehmen.

Die Vorhabenträgerin bekräftigt abschließend, dass die Verlagerung des RE 16 und der RB 40 von der Fernverkehrsstrecke auf die S-Bahn-Strecke notwendig sei, weil andernfalls auf der Fernbahn nicht ausreichend Trassen für alle Züge zur Verfügung stehen. Das Konzept berücksichtige vier RRX-Trassen und acht Fernverkehrstrassen pro Stunde, welche allerdings aufgrund der Liniensystematik des Fernverkehrs unterschiedlich genutzt würden.

Bewertung und Entscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss kann durch Nebenbestimmungen eine Modifikation des Vorhabens herbeiführen. Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen, hinnehmbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2014 - 4 A 11.02, NVwZ 2004, 732). Allerdings darf der Vorhabenträgerin auf diese Weise auch nicht ein Vorhaben aufgedrängt werden, das sie in dieser Gestalt gar nicht verwirklichen will (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.12.1988 - 7 B 98.88). Das Vorhaben wird nicht nur durch das Projektziel definiert, sondern auch durch die von der Vorhabenträgerin für die Zielverwirklichung gewählte Grundkonzeption. Diese wird von der Vorhabenträgerin mit ihrem Antrag bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.07.1988 - 7 C 88.87, BVerwGE 80, 21 [24]). Die Grundkonzeption des Vorhabens betreffende Modifikationen bedürften einer entsprechenden Änderung des Antrags durch die Vorhabenträgerin.

Das Linienkonzept der Vorhabenträgerin beruht - wie das Konzept des Einwenders - grundsätzlich darauf, dass einige der bestehenden Regionalexpresslinien durch RRX-Linien ersetzt werden. Das Betriebskonzept der Vorhabenträgerin umfasst sechs Linien, die jeweils im Stundentakt verkehren und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Auf der Kernstrecke zwischen Köln Messe/Deutz und Dortmund werden vier Linien zu einem 15-Minuten-Takt gebündelt. Auf der Kernstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg sollen zwei weitere RRX-Linien je Stunde verkehren. Im Unterschied zum Konzept des Einwenders lag der Schwerpunkt im Konzept der Vorhabenträgerin nicht darin, die Lauflänge der Linien anzugleichen; vielmehr wurde gestrebt, die Züge des Fernverkehrs und die RRX-Züge aufgrund ähnlicher Geschwindigkeiten auf den Fernverkehrsstrecken zu führen. Soweit möglich, sollen die nicht in RRX-Linien aufgehenden Regionalverkehrslinien auf ihren bisherigen Strecken weiter verkehren. Erforderlichenfalls müssen sie - wie hier im Planfeststellungsbereich 5 - auf andere Strecken mit Kapazitätsreserven verlegt werden. Auch im Konzept der Vorhabenträgerin sind die einzelnen RRX-Linien in die sogenannten Außenäste (RRX-Zulaufstrecken) mit den Endpunkten Münster, Minden, Emmerich, Köln/Bonn Flughafen, Aachen und Koblenz durchgebunden.

Abschließend ist festzustellen, dass der Einwender mit seinem Vorschlag eines alternativen Linienkonzeptes keinen schutzwürdigen subjektiven eigenen Belang geltend macht.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vermeidung von Fahrplankonflikten durch Verzicht auf Verlegung einer Regionalverkehrsline und durch weitere Ausbaumaßnahmen

Einwendung

Der Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V. (P 215) sieht die vorgesehene Verlegung des RE 16 auf die S-Bahn-Gleise sehr kritisch. Diese Linie sei eng in den Integralen Fahrplan (ITF) eingebunden und durch wichtige Anschlüsse in Siegen (RE 99, RE 9) und Hagen Hbf (RE 17) bezüglich der Zeitlage festgelegt. Hinzu komme die kurze Wendezeit in Essen Hbf von nur fünf Minuten. Der RE 16 erreiche Bochum Hbf zurzeit zur Minute xx:13, kurz vor dem Grundtakt der S 1 (Ankunft in Bochum Hbf zur Minute xx:15). Um vor der S 1 in Bochum-Langendreer auf die S-Bahn-Gleise zu kommen, müsse der RE 16 weiter beschleunigt werden, was gegebenenfalls zum Wegfall bisheriger Halte führt. Wenn der RE 16 aufgrund einer Verspätung von nur fünf Minuten hinter die S 1 gerate, erreiche er Essen Hbf frühestens zur Minute xx:36 und nehme diese Verspätung auch auf die Rückfahrt mit, wodurch die Anschlüsse in Hagen Hbf und Siegen gefährdet seien. Eine Überholung der S 1 sei erst ab Essen-Steele Ost möglich. Für eine vorzeitige Wende des RE 16 in Bochum Hbf, wie sie z.B. bei Bauarbeiten an der Strecke im Frühjahr 2015 praktiziert werde, fehle entsprechende Infrastruktur an den S-Bahn-Gleisen. Die heute in solchen Fällen übliche Wende über Gleis 2 in Bochum Hbf sei nicht möglich, da Gleis 2 von der S-Bahn-Strecke aus nicht anfahrbar sei.

Der Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V. fordert daher eine erneute Überprüfung, ob der RE 16 mit der notwendigerweise veränderten Zeitlage nicht doch vor bzw. in Gegenrichtung hinter dem RRX 6 auf den Fernbahn- und RRX-Gleisen fahren kann. Die entsprechende im RRX-Konzept für den Fernverkehr offen gehaltene Fahrplantrasse sei bislang nicht belegt und werde im Abschnitt Essen - Duisburg vom RE 2 benutzt; dies soll auch beim RRX-Betriebskonzept beibehalten werden. Die Wende des RE 16 in Essen Hbf könne statt über Gleis 9 auch über das entsprechend angepasste Gleis 5 (Verlängerung, Ausrüstung mit Schutzweiche) erfolgen, wodurch nur bei der Einfahrt eine Kreuzung von Gleis 4 notwendig sei. Durch dieses Konzept werde auch die Kapazitätsverringerung der Strecke 2291, die in der entsprechenden eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung nachgewiesen wurde, vermieden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die neue Situation durch die Maßnahmen im Rahmen des RRX im Konstruktions- und Simulationsprogramm „LUKS“ nachgebaut worden sei. Die Konstruktion sei gemäß der aktuellen Konstruktionsrichtlinie konfliktfrei und mit ausreichenden Pufferzeiten versehen. Der RE 16 werde mit minimalen Anpassungen, aber ohne Haltentfall, ab Hagen Hbf auf der Strecke verkehren können. Da es keine Konflikte bei der Ausfädelung in Essen-Kray Süd mehr geben werde, könnten beide Linien auskömmlich in Essen Hbf wenden und damit auch pünktlich zurückfahren. Gegenüber der heutigen Situation mit Führung über die Fernbahnstrecke wird es keine Konflikte mehr mit anderen Linien bei der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Einfädelerung in Essen-Kray Süd geben. Da das S-Bahn-System Ruhr äußerst pünktlich sei, erwartet die Vorhabenträgerin bei der Fahrt der Regionalverkehrslinien über die S-Bahn-Strecke weiterhin eine hohe Pünktlichkeit.

Bochum Hbf biete im S-Bahn-System beidseits des Bahnsteiges Wendemöglichkeiten, die heute auch genutzt würden. Westlich des Bahnsteiges steht ein Weichentrapez samt Einstiegshilfen zur Kurzwende im Streckengleis zur Verfügung. Östlich sei für längere Abstellungen eine an beide Gleise angeschlossene Wendeanlage vorhanden.

Bei absehbaren längerfristigen Linienbrechungen, bei größeren Verspätungen oder auch im Rahmen von Baustellen bestehe weiterhin die auch heute genutzte Möglichkeit zur Fahrt über die Güterzuggleise bis Gleis 2 in Bochum Hbf. Das Gleis 2 werde heute nur von wenigen Güterzügen durchfahren und biete genügend Spielräume. Die Entscheidung, über die Güterzuggleise nach Gleis 2 zu fahren, müsse erst vor Bochum-Langendreer getroffen werden. Bei großen Verspätungen stünde diese Entscheidung schon deutlich vorher fest und könne daher problemlos umgesetzt werden.

Durch die Führung des RE 16 über die Fernbahnstrecke und den Halt dieser Linie in Wattenscheid werde die Kapazität der Strecke negativ beeinflusst. Es treffe zwar zu, dass der RE 2 eine der Fernverkehrslagen nur im Bereich zwischen Essen und dem Abzweig Mülheim-Heißen belegt. Eine fahrplantechnisch freie Lage bedeute jedoch nicht, dass diese über den ganzen Tag frei und belegbar sei. Die freie Trasse diene vielmehr der Entlastung und Förderung der Betriebsqualität der restlichen Trassen auf der Fernbahn. Dies sei insbesondere auch für den zukünftigen, langlaufenden RRX 6 von Minden nach Koblenz von Bedeutung.

Eine Anpassung des Gleises 5 in Essen Hbf sei äußerst komplex, da die Oberleitung mit Quertragwerken und Maststandorten betroffen wäre. Da zudem die Ausfahrt aus Gleis 4 betroffen wäre, käme es zu Konflikten bei der vorgesehenen wechselseitigen Nutzung der Gleise 4 und 6 für die West-Ost-Verkehre. Die Betriebsqualität der Fernbahn würde dadurch erheblich beeinträchtigt.

Bewertung und Entscheidung

Eine alternative Lösung braucht nicht bereits dann erwogen zu werden, wenn andere Lösungen möglich sind, sondern nur, wenn sie sich der Planfeststellungsbehörde nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95)

Nach den durchgeführten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen der Vorhabenträgerin, den Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Analysen für das Projekt RRX und der Erwidern der Vorhabenträgerin lässt sich die Notwendigkeit der beschriebenen Ausbaumaßnahmen nicht als zwingend notwendig ansehen. Die Vorhabenträgerin kann deshalb nicht zur Erweiterung ihrer Planung um die angeregten Ausbaumaßnahmen verpflichtet wer-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

den. Im Übrigen stehen die hier planfestgestellten Baumaßnahmen anderen Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität nicht entgegen.

B.4.24.4 Lärm

Höntrop

Forderung nach Lärmvorsorge in Baulücken aufgrund der Lärmfernwirkung der Baubereiche

Einwendung

Nahezu alle Einwendungen wurden von Bewohnern des Stadtteils Wattenscheid-Höntrop erhoben; viele dieser Einwendungen wurden gleichlautend unter Verwendung eines Muster-schreibens vorgetragen. Außerdem wurden noch Einwendungen von wenigen Anwohnern der Bahnstrecken aus anderen Stadtteilen Bochums erhoben.

Die Einwender tragen vor, dass sie als Mieter oder als Eigentümer einer Wohnung oder eines Hauses im Ortsteil Wattenscheid-Höntrop im Bereich der Bahnstrecke 2291 durch das Vorhaben persönlich betroffen seien. Die Wohnung oder das Haus der Einwender lägen unmittelbar an der Trasse der S-Bahn. Die Gleise verliefen hier auf Geländeneiveau. Es bestünde bisher kein Lärmschutz zwischen den Gleisen und dem Grundstück der Einwender.

Der aktuelle Zugverkehr stelle bereits eine Belastung dar. Gekauft hätten die Einwender das Grundstück mit Haus, als es noch keinen Nacht-Express-Verkehr gegeben habe. Durch die zusätzlichen Züge in der Nacht seien bereits in der Vergangenheit Gesundheit und Lebensqualität sowie der Wert der Immobilie negativ beeinflusst worden.

Darüber hinaus weisen die Einwender darauf hin, dass direkt vor dem Haus eine fehlerhafte Stelle im Gleis Richtung Essen sei, die die Räder der Züge „knallen“ lasse. Diese zusätzliche Lärmbelastung bestünde seit Jahren und sei trotz Gleisprüfungen nie behoben worden.

Durch die Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 auf die S-Bahn-Strecke werde es zu einer weiteren, gravierenden Erhöhung der Anzahl der vorbeifahrenden Züge direkt vor dem Eigentum der Einwender kommen.

Zunehmende Lärmbelastung stelle eine Gesundheitsgefährdung dar. Insbesondere Krankheiten wie Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und stressbedingte Erkrankungen könnten bei Lärmstörungen auftreten und sich verschlechtern. Die geplanten Änderungen an der S-Bahn-Strecke 2291 gefährdeten die Gesundheit der Einwender. Sie fürchten aufgrund der zunehmenden Lärmbelastung negative Auswirkungen auf ihre Gesundheit. Es bestehe die große Gefahr, dass sich bestehende Erkrankungen, an denen die Einwender bereits litten, weiter verschlechterten. Insbesondere der sich durch den Lärm unbewusst ergebende

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Stressfaktor, der einen wissenschaftlich nachgewiesenen negativen Einfluss auf die menschliche Gesundheit habe, betreffe die Einwender persönlich.

Die Einwender fordern eine Beurteilung der Lärmberechnungsergebnisse nach Lärmvorsorgewerten aufgrund der Lärmfernwirkung. Durch die Umlenkung des Verkehrs auf die S-Bahn-Strecke ergebe sich eine Lärmfernwirkung in direktem Zusammenhang mit den baulichen Maßnahmen. Somit seien alle drei Kriterien einer wesentlichen Änderung zu betrachten. Für die Einwender ergebe sich damit der Tatbestand entsprechend der 16. BImSchV, dass die Änderung eines Verkehrsweges wesentlich sei, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht werde. Dies treffe bei den Einwendern zu. Die Zumutbarkeitsschwelle werde damit überschritten.

Die Einwender fordern geeignete aktive Lärmschutzmaßnahmen, die vor einer Zunahme des Lärms und damit vor einer lärmbedingten Verschlechterung des Gesundheitszustandes vollständig schützen, oder die Führung der Regionalbahnen weiterhin über den Bahnhof Wattenscheid.

Ein gesunder Schlaf bei offenem Fenster und frischer Luft werde in Zukunft nicht mehr möglich sein. Die Nutzung der Schlafräume sei damit stark eingeschränkt. Die Einwender fühlen sich in ihrer Nachtruhe persönlich betroffen und dadurch stark eingeschränkt. Sie befürchten massive Schlafstörungen mit starken gesundheitlichen Auswirkungen. Sie fordern eine Planung, die eine Nachtruhe ohne Gesundheitsgefahr gewährleistet, und dies nach der gültigen Gesetzesgrundlage zur Berechnung des Beurteilungspegels zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses (d.h. ohne Schienenbonus).

Weiterhin befürchten die Einwender, dass es durch die Lärmzunahme zu Leistungs- und Konzentrationsverlusten kommt. Da die Einwender einen Großteil ihrer beruflichen und schulischen Leistung von zu Hause erbrächten, seien sie in besonderem Maße durch die Planung an der Strecke 2291 betroffen. Die Nutzung der Arbeitsräume im 1. Obergeschoss und im Dachgeschoss werde massiv beeinträchtigt. Durch eine Verringerung der beruflichen und schulischen Leistung bestünde die Gefahr, dass es zu wirtschaftlichen Einbußen komme. Gerade in der Ausbildungszeit hätten Konzentrations- und Leistungsverluste weitreichende nachteilige Folgen. Die Einwender fordern eine Planung, die eine Verschlechterung der Lern- und Arbeitsbedingungen in ihrem Gebäude vollständig ausschließt.

Die vorliegende Planung schränke in Zukunft die Nutzung der Wohnräume stark ein. Durch die offene Bauweise sei die gesamte Wohnnutzung im Erdgeschoss von der Lärmzunahme betroffen. Durch diese Lärmzunahme werde die Lebensqualität des allgemeinen Wohnens stark herabgesenkt. Das Öffnen der Türen und Fenster sei dann nicht mehr möglich, da die Vielzahl der zukünftig vorbeifahrenden Züge eine Unterhaltung im Wohnbereich unmöglich machen wird. Die Einwender fordern geeignete Maßnahmen, die eine Nutzung ihrer Wohn-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

bereiche auch bei geöffneten Türen und Fenstern ohne zusätzliche Lärmbelastung durch die Bahn garantiere.

Die Einwender befürchten, dass die Nutzung des Gartens einschließlich der dort baulich angelegten Außensitzbereiche durch die kommende zunehmende Lärmbelastung stark beeinträchtigt wird, und stellen in Frage, ob eine Nutzung ihrer privaten Freiflächen überhaupt noch möglich sei. Die Lebensqualität werde durch die Verlärmung des Gartens deutlich verringert. Darüber hinaus befürchten die Einwender, dass die ökologische Qualität ihres Gartens durch die zusätzliche Verlärmung beeinträchtigt wird. Hier befänden sich Habitate unter anderem auch für den Buntspecht, die Türkentaube, den Feldsperling (planungsrelevante Art), den Haussperling (Art der Vorwarnliste der Roten Liste), den Sperber (planungsrelevante Art) und für Fledermäuse (planungsrelevante Arten). Die Einwender fordern deshalb ausreichende lärmschützende Maßnahmen, die eine Lärmzunahme für ihren Garten ausschließen.

Die Einwender fordern, dass die Lärmberechnung mit der technischen Maximal-Kapazität durchgeführt wird, oder dass eine weitere Zugzunahme auf dem Streckenabschnitt 2291 rechtsverbindlich für die Zukunft ausgeschlossen wird. Die hier angewandte Salamitaktik, die alle paar Jahre zu einer Lärmzunahme führe (erst die Nacht-Express-Züge und jetzt die geplanten Zugverdichtungen), müsse beendet werden.

Einwände gegen das geplante Vorhaben würden auch erhoben, da es eine Wert- und Nutzungsbeeinträchtigung für die Immobilie darstellt. Durch die Lärmzunahme werde der Wert des Grundstücks und des Hauses deutlich gemindert. Die Einwender fordern deshalb, dass durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen eine Lärmzunahme ausgeschlossen wird oder dass eine entsprechende Entschädigung erfolgt.

Für den Streckenabschnitt 2291 sei das Kriterium der wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV erfüllt. Die Zugverdichtung auf der Strecke 2291 sei in engem Zusammenhang mit den erheblichen baulichen Eingriffen am Hauptbahnhof Bochum und in Bochum-Langendreer zu sehen. Damit seien alle drei Kriterien der wesentlichen Änderung zu prüfen. Durch die Lärmfernwirkung der erheblichen baulichen Eingriffe, die gleichzeitig zu einer spürbaren Verschlechterung der bisherigen Lärmsituationen entlang der Strecke 2291 führt, müsste beim Lärmschutz die Lärmvorsorge gelten.

Ein Einsatz der Züge des RRX sei gemäß den offengelegten Planfeststellungsunterlagen nur dann möglich, wenn die Ausbaumaßnahmen und die Verlegung der RE-Linien 16 und 40 auf die S-Bahn-Strecke durchgeführt werden. Beide Maßnahmen stehen somit in direkter Abhängigkeit und seien nicht isoliert zu betrachten. Es handele sich bei der vorliegenden Planung nicht um eine alleinige Blockverdichtung auf der Strecke 2291, sondern um eine zwingend erforderliche Teilmaßnahme der RRX-Gesamtplanung mit erheblichen baulichen Eingriffen, die eine Lärmfernwirkung auslöst. Die Verordnung der Lärmvorsorge gelte somit auch für die Baulücke. Die Änderung sei wesentlich, da durch die erheblichen baulichen Ein-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

griffe bei der RRX-Planung der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg (Strecke 2291) ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird.

§ 1 der 16. BImSchV enthalte keine Angaben zu einer maximal zulässigen Entfernung zwischen dem zu ändernden Verkehrsweg und der eigentlichen Baustelle. Vielmehr sei hier von einem inhaltlichen Zusammenhang auszugehen. Dieser inhaltliche Zusammenhang zwischen der Blockverdichtung auf der Strecke 2291 und den baulichen Maßnahmen in Bochum Hbf, am Bahnhof Wattenscheid und in Bochum-Langendreer ergebe sich aus den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen.

Zusammenfassend fordern die Einwender:

- weiterhin alleinige Nutzung der Strecke 2291 nur durch S-Bahnen,
- keine Taktverdichtung auf der Strecke 2291,
- den Einsatz des neuesten Standes der Technik an den Gleisen (Einbau neuester Schallschutztechnologien und Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt) und Zügen (sofortige Umrüstung des rollenden Materials auf den neuesten Stand der Technik) zur Vermeidung einer Lärmzunahme,
- aktive Lärmschutzmaßnahmen, die eine Lärmsteigerung vollständig ausschließen,
- eine Lärm- und Erschütterungsberechnung nach der technisch möglichen Maximal-Kapazität,
- eine Lärm- und Erschütterungsberechnung nach den gesetzlichen Vorgaben, die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses gültig sind (keine Anrechnung des Schienenbonus),
- Beachtung der Lärmfernwirkung,
- Anerkennung eines Anspruchs der Einwender aufgrund des Überschreitens der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle durch die Pegelerhöhung von 3 dB(A),
- Anwendung der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV,
- ausreichenden Erschütterungsschutz im Gleisbett nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen,
- Entschädigung für die Minderung des Wertes und der Nutzung der Immobilie der Einwender,
- keine Schätzung oder Berechnung, sondern konkrete Messung der Lärmimmissionen der S-Bahn und späteren Regionalbahnen durch einen unabhängigen Gutachter.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

In ihren Erwiderungen führt die Vorhabenträgerin einleitend aus:

Grundsätze zur Festlegung von Schallschutzmaßnahmen

Die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwände) erfolge durch unabhängige externe Gutachter, die auf Grundlage der gültigen Gesetze und Verordnungen schalltechnische Untersuchungen (Berechnungen) durchführen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Allgemeine rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen bilden die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) sowie der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) in den derzeit gültigen Fassungen.

Grundsätzlich werde zwischen einem Neubau bzw. einer baulichen Erweiterung und einem erheblichen baulichen Eingriff unterschieden.

Liege ein Neubau oder eine bauliche Erweiterung um mindestens ein Gleis im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV vor, stelle dies eine wesentliche Änderung dar, sodass durch geeignete Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden müssten.

Für den Bereich eines erheblichen baulichen Eingriffs liege nur dann eine wesentliche Änderung vor, wenn eines der beiden Kriterien nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV erfüllt sei:

- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht oder
- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht (dies gilt auch, wenn der Beurteilungspegel ohne den erheblichen baulichen Eingriff bereits im Betrachtungszeitraum über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegt).

Erhebliche bauliche Eingriffe seien zum Beispiel horizontale oder vertikale Gleisänderungen. Das Errichten und Versetzen von Signalen gelte hingegen nicht als baulicher Eingriff.

Auf der Grundlage des BImSchG und der 16. BImSchV seien demnach nur dann Lärmvorsorgemaßnahmen zu gewähren, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird.

Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien sei verbindlich.

Baulücke

Der Planfeststellungsabschnitt 5b gliedere sich in Baubereiche und sogenannte Baulücken. In den Baulücken fänden keine baulichen Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV statt, so dass kein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutz bestehe. Da diese Bereiche jedoch im Gesamtzusammenhang des RRX stehen, seien diese dennoch im Rahmen des Projekts schalltechnisch untersucht worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Vorgehen in der Baulücke wird nachfolgend näher beschrieben. Aus den Kartenausschnitten, die jeder Erwidern der Vorhabenträgerin beigefügt sind, sind die Baubereiche (rote Markierung) und die Baulücken (grüne Markierung) des Planfeststellungsabschnitts 5b ersichtlich.

Vorgehen in der Baulücke: Einfluss aus dem Baubereich

In den Randbereichen der Baulücken sei geprüft worden, ob der Schallpegel, der aus der wesentlichen Änderung des Schienenweges in dem angrenzenden Bereich resultiert, sich in die Randbereiche der Baulücke ausbreitet und damit die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Wenn dies der Fall sei, hätten diese Gebäude ebenfalls Anspruch auf Schutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge. Sollte dieser Anspruch bestehen, würden für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen sowohl der Schallpegel aus dem Bereich der Baulücke als auch der aus dem Baubereich angesetzt.

Vorgehen in der Baulücke: Ausgleich der Mehrbelastung durch den RRX

In der Baulücke seien keine Baumaßnahmen geplant, die als erheblicher baulicher Eingriff gemäß der 16. BImSchV einzustufen sind. Somit bestehe für diesen Bereich kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.

Für diesen Bereich sei dennoch geprüft worden, ob die Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht im Jahr 2025 überschritten werden und durch den RRX eine weitere Überschreitung stattfindet. Wenn diese beiden Kriterien erfüllt seien, werde die Mehrbelastung, die durch den RRX entsteht, durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen.

Anliegen der Einwender

Sodann geht die Vorhabenträgerin auf die konkrete Situation der Einwender ein.

Unter Verweis auf einen Kartenausschnitt, auf dem in roter Farbe die Baubereiche und in grüner Farbe die Baulücken an den Bahnstrecken dargestellt sind, stellt die Vorhabenträgerin fest, dass die Gebäude der Einwender im Bereich der Baulücke liegen. Aus der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16 der Planfeststellungsunterlagen) ließen sich die detaillierten Immissionspegel für die Gebäude entnehmen. Die Beurteilungspegel der maximal belasteten Fassade werden für das Prognosejahr 2025 für den Fall ohne Ausbaumaßnahmen für den RRX und für den Fall mit Ausbaumaßnahmen für den RRX mitgeteilt.

Die Werte an den Gebäuden der Einwender lägen sowohl am Tag als auch in der Nacht unterhalb der in der Baulücke maßgeblichen Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, so dass kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bestehe.

Entschädigung wegen Wertminderung des Grundstücks und des Wohngebäudes

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Vorhabenträgerin sieht aufgrund der Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 keine Wertminderung der Grundstücke und Wohngebäude der Einwender.

Nur für Beeinträchtigungen, die so erheblich sind, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks unzumutbar erscheint, könnte der Eigentümer auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) die Übernahme des Grundstücks verlangen. Dass die Verwirklichung des Vorhabens die Situation des Wohngrundstücks derartig nachhaltig beeinträchtigt, dass eine Wohnnutzung nicht mehr zugemutet werden kann, sei vorliegend allerdings zu verneinen. Aus diesen Gründen sei eine Entschädigungszahlung nicht erforderlich.

Lärmschutzwände

Der Schallgutachter habe in der Baulücke überprüft, ob durch die Maßnahmen des RRX die Lärmbelastung ansteigt. Wenn dies der Fall sei, würden von ihm geeignete Maßnahmen festgelegt.

In der Baulücke im Bereich Wattenscheid-Höntrop habe die schalltechnische Untersuchung aber ergeben, dass keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich seien, so dass der Neubau von Schallschutzwänden nicht vorgesehen sei.

An einzelnen Gebäuden in Wattenscheid-Höntrop kämen passive Maßnahmen zum Einsatz.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bahnstrecke

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde der Zielsetzung des Streckenausbaus, nämlich der Verbesserung der Qualität und Leistungsfähigkeit der Strecke, direkt entgegenstehen und kann deshalb nicht in Betracht gezogen werden.

Keine Berechnung, sondern Messung der Lärmimmissionen

Gemäß der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) sei die Lärmbelastung bei Neu- und Ausbaumaßnahmen von Verkehrswegen zu berechnen. Dies sei zum einen damit zu begründen, dass die Prognose in der Zukunft liege, hier im Jahr 2025, und somit keine Messungen möglich seien. Zum anderen unterlägen Messungen diversen Faktoren (z.B. Fremdgeräusche, Witterung) und spiegeln nur eine Momentaufnahme wider. Deshalb würden die Beurteilungspegel in einer schalltechnischen Untersuchung nicht gemessen, sondern nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV und der zugehörigen Berechnungsvorschrift Schall 03 berechnet. Dabei würden Bedingungen vorgegeben, die die Schallausbreitung begünstigen, was sich zu Gunsten der Anwohner auswirke. Bei der Berechnung der Schallimmissionen würden eine leichte Mitwindwetterlage und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung begünstigen, zugrunde gelegt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Einsatz von Schienenfahrzeugen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen

In schalltechnischen Untersuchungen würden nicht nur die Anzahl, sondern ebenfalls die Art und die Geschwindigkeit der Züge berücksichtigt. Hierfür gebe es gemäß der Berechnungsvorschrift Schall 03 verschiedene Zu- bzw. Abschläge, so dass die tatsächlichen Emissionen in der Berechnung realitätsnah abgebildet werden könnten.

Die Entwicklungen bzw. Veränderungen bis zum Prognosejahr 2025 würden hierbei ebenfalls - soweit bekannt - berücksichtigt.

Da der Betrieb der einzelnen Linien jedoch vom VRR ausgeschrieben werde, habe die Vorhabenträgerin keinen Einfluss auf die Wahl der Fahrzeuge.

Bewertung und Entscheidung

Bestehende Lärmbelastungen

Das planfestgestellte Vorhaben muss für die Konfliktlage ursächlich sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.1972 - 4 C 21.69, BVerwGE 41, 178-189). Die befürchteten Beeinträchtigungen müssen in einem adäquat-kausalen Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.2002 - 4 CN 14.00, BVerwGE 116, 144-155).

Die von den Einwendern vorgetragenen bestehenden, zum Teil als noch hinnehmbar, zum Teil jedoch als unzumutbar empfundenen Lärmbelastungen (durch Fluglärm, Sport- und Spiellärm, Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm) werden nicht durch das antragsgegenständliche Vorhaben bewirkt; deshalb sind hierzu keine Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss möglich.

Die Verpflichtung zum Lärmschutz wird nur ausgelöst, wenn öffentliche Verkehrswege entweder neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Der Gesetzgeber hat bewusst davon abgesehen, die öffentliche Hand auch zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen zu verpflichten, von denen aufgrund des vorhandenen, möglicherweise auch gestiegenen Verkehrsaufkommens erhebliche Lärmimmissionen ausgehen (vgl. BR-Drs. 661/89, Beschluss).

Immissionsschutzrechtliche Situation in Höntrop

Bei den antragsgegenständlichen Baumaßnahmen handelt es sich nicht um ein einheitliches, durchgehendes Ausbauvorhaben. Im Planfeststellungsabschnitt 5b sind vielmehr die wenigen Bereiche mit erheblichen baulichen Eingriffen in die Schienenwege durch weite Bereiche ohne Baumaßnahmen (sogenannte Baulücken) getrennt.

Die Einwender aus Höntrop beanspruchen Lärmschutzmaßnahmen, denen die Lärmvorsorge nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zugrunde liegen soll. Die 16. BImSchV kon-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

kritisiert die Vorschrift des § 41 BImSchG abschließend (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 - 9 A 28/04, BVerwGE 124, 334-347).

In Höntrop sind keine Maßnahmen vorgesehen, die den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV darstellen. Für die Fallgestaltungen der wesentlichen Änderung des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV mangelt es an dem hierfür erforderlichen, erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg. Ein solcher Eingriff liegt nur dann vor, wenn in die Substanz des Schienenweges eingegriffen wird. In Höntrop werden jedoch an dem Schienenweg keine baulichen Änderungen vorgenommen. Höntrop liegt weit außerhalb der Bereiche des Planfeststellungsabschnitts 5b, die unter den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV fallen.

Forderung nach Lärmvorsorge aufgrund der Lärmfernwirkung

Wird ein bestehender Verkehrsweg nur auf einer Teilstrecke wesentlich geändert, muss er nicht auf seiner gesamten Länge den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG entsprechen, sondern nur auf dem von der Änderung betroffenen Abschnitt. Der Verkehrslärmschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG dient dazu, erschöpft sich aber auch darin, sicherzustellen, dass durch die von dem wesentlich geänderten Verkehrsweg - im Bereich der Änderung - ausgehenden Lärmimmissionen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auf die auf einen anderen Verkehrsweg ausstrahlenden Fernwirkungen der Baumaßnahme erstreckt sich der Schutzzweck des § 41 Abs. 1 BImSchG hingegen nicht (vgl. Czajka in Feldhaus, BImSchG, 2. Aufl., § 41 Rn. 59).

Dies ergibt sich daraus, dass § 41 Abs. 1 BImSchG nach seinem Wortlaut und auch nach seinem Zweck darauf gerichtet ist, im Falle einer wesentlichen Änderung zu bestimmen, was bei der Verwirklichung dieser Änderung zu berücksichtigen ist, damit die Verkehrsanlage den Anforderungen an die gesetzlich geforderte Lärmvorsorge genügt. Die Vorschrift sieht eine wesentliche Änderung nicht als Anlass an, einen bestehenden Verkehrsweg in seiner Gesamtheit auf hinreichende Lärmvorsorge zu überprüfen und erforderlichenfalls eine Lärmsanierung durchzuführen, sondern will eine solche Sanierung lediglich in dem räumlich begrenzten Bereich, der in eine wesentliche Änderung einbezogen ist. Grundsätzlich ergibt sich aus dem Beginn und dem Ende der wesentlichen Änderung die räumliche Abgrenzung des Abschnittes, der den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung genügen muss (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 23.05.1995 - Bf II 67/90 P, juris Rn. 53).

Eine Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG ist nur eine bauliche Änderung des Verkehrsweges. Dementsprechend verlangt § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV eine bauliche Erweiterung bzw. einen erheblichen baulichen Eingriff. Maßnahmen der Verkehrsregelung oder Verkehrslenkung werden nicht von § 41 Abs. 1 BImSchG erfasst, auch wenn sie zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und zu einer Verstärkung der Verkehrsgeräusche führen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

(vgl. Jarass, BImSchG, 10. Aufl., § 41 Rn. 22; Czajka in Feldhaus, BImSchG, 2. Aufl., § 41 Rn. 10, jeweils m.w.N.).

Soweit außerhalb der Bereiche mit baulichen Änderungen des Verkehrsweges - den Baulücken - eine Erhöhung der Lärmimmissionen auf verkehrslenkende Maßnahmen im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zurückzuführen ist, wurden diese aber aufgrund des Abwägungsgebotes des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG untersucht und bewertet.

Lärmzunahme außerhalb des Vorhabenbereichs

Wenn infolge eines Bauvorhabens der Verkehr auf einem anderen, vorhandenen Verkehrsweg zunimmt, ist der von diesem Verkehrsweg ausgehende Lärmzuwachs, der nicht von § 41 Abs. 1 BImSchG erfasst wird, im Rahmen der gebotenen planerischen Abwägung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem anderen Verkehrsweg besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152 ff.).

Auch § 41 Abs. 2 BImSchG findet in den Baulücken keine Anwendung; vielmehr ist im Rahmen der planerischen Abwägung ohne den dort niedergelegten Vorrang des aktiven Lärmschutzes dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung zu tragen. Dabei können auch starke Vorbelastungen schutzmindernd berücksichtigt werden.

Ob Planbetroffene in ihren Rechten beeinträchtigt sind, ist regelmäßig eine Frage der Zumutbarkeit der mittelbaren Auswirkungen der Planung. Diese Zumutbarkeitsschwelle liegt meist im Vorfeld etwaiger Grundrechtsverletzungen und bestimmt sich nach der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der jeweils betroffenen Belange.

Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt.

In Höntrop werden an allen Wohngebäuden, die planungsrechtlich in einem Wohngebiet liegen, tagsüber Beurteilungspegel von 64 dB(A) eingehalten. Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts werden in den meisten Fällen eingehalten. In fast allen Fällen, in denen im Prognose-Fall Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts überschritten werden, liegen die Überschreitungen dieses Beurteilungspegels bereits im Prognose-Null-Fall vor; denn die Lärmzunahme vom Prognose-Null-Fall zum Prognose-Fall beträgt wegen des verringerten Verkehrstaktes nachts maximal 1,6 dB(A). Die Vorbelastung wirkt sich hier schutzmindernd aus.

Erreichen die durch das Vorhaben verursachten Nachteile den Grad einer Grundrechtsverletzung, setzen sie der planerischen Gestaltungsfreiheit eine strikte Grenze. Erforderlich i.S.v. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind Schutzvorkehrungen immer dann, wenn es dem Planbetroffenen ohne Ausgleich nicht zuzumuten ist, die vorhabenbedingten Nachteile zu dulden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Es sind Vorkehrungen zu treffen, die sicherstellen, dass die Beeinträchtigungen jedenfalls auf das Maß zurückgeführt werden, die der Grundrechtsschutz noch zulässt.

Diese Grenze wird in Wohngebieten ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und in Kern-, Dorf- und Mischgebieten ab 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschritten.

In Höntrop werden an allen Wohngebäuden, die planungsrechtlich in einem Wohngebiet liegen, Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts eingehalten.

An einem Gebäude, das in einem Mischgebiet liegt, werden allerdings Beurteilungspegel erreicht, die die grundrechtliche Grenze tagsüber erreichen und nachts sogar deutlich überschreiten. Für dieses Gebäude besteht ein Anspruch auf Aufwendungsersatz für die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen sowie ein Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs und für gegebenenfalls danach noch verbleibende Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der Grundsätze der Entschädigung und ihrer Ermittlung wird auf die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 97) verwiesen.

Einschränkung der Arbeits- und Leistungsfähigkeit

Für die Bestimmung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen kommt es nicht auf das Empfinden des individuell Betroffenen, sondern auf das eines Durchschnittsmenschen in vergleichbarer Lage an (vgl. BVerwGE 68, 62 [67]; BVerwGE 101, 157 [162]). Gesundheitsgefahren sind zwar in aller Regel ein unzumutbarer Nachteil. Auch die Bewertung von gesundheitlichen Risiken erlaubt aber eine typisierende Betrachtung. Diese berücksichtigt das allgemeine Bevölkerungsrisiko, ohne auf das individuelle Lebensschicksal eines Betroffenen abzustellen.

Auf Einhaltung der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht besteht - wie bereits zuvor erläutert - kein Anspruch. In Höntrop sind keine Maßnahmen an der Strecke 2291 vorgesehen, die einen Bau oder eine wesentliche Änderung des Schienenwegs darstellen. Die Vorbelastungen durch die bestehende und baulich nicht geänderte Bahnstrecke führen auch dazu, dass die Beeinträchtigungen durch den Schienenverkehrslärm in einem weitergehenden Maße der Nachbarschaft zugemutet werden müssen, als sie sonst in Wohngebieten hinzunehmen wären. Die Verringerung des Lärmschutzniveaus in Bereichen außerhalb des baulich geänderten Schienenwegs bestimmt sich dann nach den Umständen des Einzelfalls. Die Grenze ist bei der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung zu ziehen. Die für Wohngebiete grundrechtlich relevanten Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden jedoch trotz der Lärmzunahme durch die Verlegung der Regionalverkehrslinien von der Fernbahnstrecke auf die S-Bahn-Strecke auch ohne

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht. Weitergehend wurden mit Ausnahme eines einzigen Gebäudes für alle übrigen Gebäuden in Höntrop Beurteilungspegel für den Tageszeitraum, in dem üblicherweise gearbeitet wird, ermittelt, die innerhalb des Lärmschutzniveaus eines Dorf-, Kern- und Mischgebietes tagsüber liegen. Da in diesen Gebieten regelmäßig Wohn- und Gewerbenutzungen bestehen, der Verordnungsgeber hier Lärmimmissionen von 64 dB(A) für zumutbar hält, wird das Arbeiten von zu Hause aus auch in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet möglich sein, wenn wie hier ohne bauliche Veränderungen des Verkehrswegs dieser Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

Außenwohnbereich

Aus demselben Grund besteht des Weiteren kein Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen aus Lärmeinwirkungen auf die dem Wohnen im Freien zuzurechnenden Grundstücksteile. Auch beim Außenwohnbereich wird - wiederum mit Ausnahme eines einzigen Grundstücks - an allen übrigen Wohngrundstücken der Immissionsgrenzwert eines Dorf-, Kern- und Mischgebietes am Tag einhalten.

Schienenbonus

Einwendung

Die Einwender halten die Anwendung des Schienenbonus für fragwürdig. Das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sei im Bundesgesetzblatt am 05.07.2013 verkündet worden. Hierin sei die Abschaffung des Schienenbonus beschlossen worden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sei der Vorhabenträgerin somit bekannt gewesen, dass spätestens nach Ablauf der Übergangsfrist ab 01.01.2015 die Anwendung des Schienenbonus gesetzeswidrig sei.

Das Lärmschutzgutachten mit Stand vom 28.08.2014 sei in der Zeit der Übergangsregelung erstellt bzw. bearbeitet worden. Die Vorhabenträgerin hätte demnach mit mehr als einem Jahr (vom 05.07.2013 bis 28.08.2014) ausreichend Zeit gehabt, um das Lärmschutzgutachten auf den aktuellen gesetzlichen Stand zu bringen. Wäre das Verfahren nur wenige Wochen später eröffnet worden, hätte die Zeit auch für eine Überarbeitung des Lärmschutzgutachtens ausgereicht. Die Vorhabenträgerin musste weiterhin davon ausgehen, dass zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses der Schienenbonus keine gesetzliche Grundlage mehr hat. Trotzdem sei eine Überarbeitung hinsichtlich der aktuellen Gesetzeslage nicht durchgeführt worden. Vielmehr sei darauf gehofft worden, das Planfeststellungsverfahren noch kurz vor Ablauf der Übergangsfrist zu eröffnen und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt zu machen.

Die Einwender monieren, warum bei ausreichender Bearbeitungszeit trotz des Wissens um den Wegfall des Schienenbonus und so kurz vor Ablauf der Übergangsfrist keine Überarbeitung des Gutachtens erfolgt sei. Es sei nicht nachvollziehbar begründet, warum der Auftrag-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

geber wissentlich eine Unterlage in das Planfeststellungsverfahren nimmt, die bereits zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht mehr den aktuellen Gesetzesgrundlagen entspricht.

Die Einwender fordern eine Lärm- und Erschütterungsberechnung nach den gesetzlichen Vorgaben, die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses gültig sind, insbesondere soll der Schienenbonus nicht in Ansatz gebracht werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Deutscher Bundestag und Bundesrat hätten mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beschlossen, dass der als Schienenbonus bezeichnete Korrekturwert von 5 dB(A) in Planfeststellungsverfahren für Schienenwege der Eisenbahnen ab dem 01.01.2015 nicht mehr zur Anwendung kommt, wenn die Planauslegung ab diesem Stichtag bekannt gemacht wird. Sowohl vor als auch nach einem Stichtag sei schon aus formalrechtlichen Gründen das jeweils bestehende Recht anzuwenden. Soweit das Planfeststellungsverfahren eröffnet und die Planauslegung vor dem Stichtag bekannt gemacht sei, sei daher der Schienenbonus zu berücksichtigen.

Die öffentliche Bekanntmachung der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Projekt Rhein-Ruhr-Express, Planfeststellungsbereich 5b (Stadtgebiet Bochum) bei der Stadt Bochum sei im Amtsblatt vom 03.11.2014 erfolgt. Die Offenlage sei zwischen dem 10.11.2014 und dem 09.12.2014 durchgeführt worden. Das Datum der Bekanntmachung der Offenlage liege vor dem Stichtag 01.01.2015.

Die Anwendung des Schienenbonus sei somit rechtmäßig. Eine Neuberechnung sei nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Der Gesetzgeber hat durch die mit dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgenommene Änderung des § 43 BImSchG den bei der Berechnung von Schienenverkehrslärm geltenden sogenannten Schienenbonus mit Wirkung zum 01.01.2015 abgeschafft. Nach der Regelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG i.V.m. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG ist der Schienenbonus jedoch dann weiterhin anzuwenden, soweit für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren eröffnet ist und die Auslegung des Plans bereits vor dem 01.01.2015 ortsüblich bekannt gemacht wurde.

Die Regelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG gilt dem Wortlaut nach „für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens“. Damit stellt der Gesetzgeber insbesondere bei Großvorhaben, für die regelmäßig Abschnitte gebildet werden, auf das einzelne Teilvorhaben ab und will die Regelung nur auf das Planfeststellungsverfahren zum jeweiligen Planfeststellungsabschnitt angewandt wissen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Auslegung von § 43 Abs. 1 BImSchG ist nach dem Ziel des Gesetzgebers auszurichten, größtmögliche Planungssicherheit für solche Vorhaben zu schaffen, deren Planung zum Zeitpunkt der Abschaffung des Schienenbonus am 01.01.2015 schon weit fortgeschritten ist.

Nach den Gesetzesmaterialien (vgl. Ausführungen des Bundesrates zur Anrufung des Vermittlungsausschusses im Gesetzgebungsverfahren, BT-Drs. 17/12284, S. 2) soll der gewählte Zeitpunkt (Wegfall des Schienenbonus, wenn zum 01.01.2015 das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist) dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit für laufende oder in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben dienen. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen solche Vorhaben also nicht aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus zum 01.01.2015 umfangreich umgeplant werden müssen.

Auslösewerte der Lärmsanierung

Einwendung

Die Einwender monieren, dass auf Seite 89 des Erläuterungsberichtes auf den juristisch nicht fixierten Schwellenwert einer Gesundheitsgefährdung hingewiesen wird und nicht die seit dem 01.01.2010 geltenden Auslösewerte für die Lärmsanierung angewendet wurden. Diese seien in reinen Wohngebieten 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht und nicht wie hier angesetzt 70 bis 75 dB(A) am Tag und 60 bis 65 dB(A) in der Nacht. Die Einwender fragen, warum nicht die rechtsgültigen Lärmsanierungswerte angewendet wurden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Lärmsanierungsgrenzwerte würden bundeseinheitlich durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) festgelegt. Die Tabelle zeige die derzeit maßgebenden Lärmsanierungsgrenzwerte:

Gebietskategorie	Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	70 dB(A)	60 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)	62 dB(A)
Gewerbegebiete	75 dB(A)	65 dB(A)

(BMVI nach Erläuterungen zu Bundeshaushaltsplan Einzelplan 12 Kapitel 1222 Titel 891 05)

Bewertung und Entscheidung

Ein spezialgesetzlich kodifizierter Anspruch auf Lärmschutz im Sinne einer Lärmvorsorge besteht gemäß § 41 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV nur für den Neubau und die wesentliche

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Änderung von Schienenwegen. Für Bestandsstrecken gibt es einen solchen spezialgesetzlich kodifizierten Anspruch auf Lärmsanierung nicht.

Die Bundesregierung hat jedoch ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken - also ohne Vorliegen einer wesentlichen Änderung am Schienenweg - Schallschutz realisiert werden kann, soweit die in der Förderrichtlinie bestimmten Voraussetzungen vorliegen.

In § 1 Satz 2 der „Richtlinie zur Förderung der Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wird geregelt, dass kein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht, sondern die Bewilligungsbehörde vielmehr aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel entscheidet. Erstmalig fand sich eine Regelung dazu im Haushaltsgesetz für das Jahr 1999. Im Gesamtkonzept des Bundes zur Lärmsanierung ist dabei festgelegt, dass es sich um eine Leistung des Bundes im Rahmen der jährlich verfügbaren Haushaltsmittel handelt, die den Betroffenen nach Prioritäten zugutekommt.

Dabei gewährt der Bund Zuwendungen für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes nach der Maßgabe dieser Richtlinie sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO, wenn der Lärmpegel die Immissionswerte der Lärmsanierung überschreitet. Diese Auslösewerte beziehen sich aber ausschließlich auf den jeweiligen Haushalt und es handelt sich dabei nicht um verbindliche Grenzwerte, sondern lediglich um den Maßstab für die Priorisierung. Das Lärmsanierungsprogramm konkretisiert somit die Förderbedingungen für die Vergabe der im jeweiligen Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel.

Die Förderrichtlinie der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen sah zum Zeitpunkt der Durchführung des Anhörungsverfahrens vor, dass bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) am Tag beziehungsweise 60 dB(A) in der Nacht an Krankenhäusern, Schulen, Altenheimen, an zu schützenden Gebäuden in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete betrug der Sanierungsgrenzwert 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht, für Gewerbegebiete lagen die Grenzwerte bei 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Nach der Fortschreibung der Förderrichtlinie gelten aktuell niedrigere Auslösewerte. Danach erfolgt die Förderung, wenn der Lärmpegel folgende Auslösewerte überschreitet: an Krankenhäusern, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheime und Altenheime sowie in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten 67/57 dB(A) Tag/Nacht, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 69/59 dB(A) Tag/Nacht sowie in Gewerbegebieten 72/62 dB(A) Tag/Nacht.

Die Veränderung der Auslösewerte zeigt, dass es im Rahmen der Lärmsanierung keine feststehenden Grenzwerte gibt. Vielmehr sind die Auslösewerte jeweils haushaltsabhängig vom

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Gesetzgeber ausgestaltet worden. Der Gesetzgeber wollte die Lärmschutzmaßnahmen bei der Lärmsanierung flexibel ausgestalten und im Rahmen des im jeweiligen Haushaltsjahr finanziell Machbaren umsetzen lassen.

Aber auch wenn die Werte aus dem Lärmsanierungsprogramm überschritten wären, so würde dies keinen individuellen Anspruch eines Betroffenen auf Lärmschutz an Bestandsstrecken begründen können, denn im Lärmsanierungsprogramm werden lediglich die Förderbedingungen für die Vergabe der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel entsprechend der vorgenommenen Priorisierung konkretisiert, nicht jedoch öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Anspruchsvoraussetzungen der Anwohner an Bestandsstrecken begründet.

Stattdessen orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den Beurteilungspegeln, die in der Rechtsprechung des BGH und des BVerwG zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entwickelten wurden. Diese Schwelle liegt in Wohngebieten bei Mittelungspegeln außen am Immissionsort von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten und im Außenbereich um 2 oder 3 dB(A) höher. In der Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde werden im Regelfall zugunsten der Nachbarschaft des Schienenwegs die unteren Werte angesetzt, so dass sich für Wohngebiete Lärmpegel ab 70 dB(A) tags und ab 60 dB(A) nachts ergeben; für Kern-, Dorf- und Mischgebiete und den planungsrechtlichen Außenbereich werden die etwas höheren Werte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für zulässig gehalten. Wenngleich es sich grundsätzlich um Einzelfallentscheidungen handelt, ergibt sich die Relevanz höchstrichterlicher Entscheidungen vor allem daraus, dass Rechtssätze konkretisiert und durch Fallbildung typisiert werden. Damit prägt die Rechtsprechung die Rechtslage für die Praxis.

Überschreitet der von einem Schienenweg ausgehende Lärm die Grenze, oberhalb deren das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit des Nachbarn gefährdet oder ein schwerer Eingriff in die Nutzung dessen Eigentums verübt wird, kommen Ansprüche auf Durchführung von Schutzmaßnahmen oder Ansprüche auf Erstattung des Aufwands für Schutzvorkehrungen in Betracht, die sich aus § 74 Abs. 2 Satz 2 oder 3 VwVfG ergeben. Unterhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle kann das Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG eine rechtliche Grundlage für Schutzvorkehrungen sein.

Eine weitergehende Herabsetzung der Schwellenwerte der Grundrechtsbeeinträchtigung auf die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Auslösewerte der Lärmsanierung von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in Wohngebieten hält die Planfeststellungsbehörde außer aus den vorstehend genannten Gründen vor allem auch deshalb für nicht geboten, weil dann für die Nachbarschaft außerhalb des Bereichs eines wesentlich geänderten Schienenwegs eher die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen erfüllen wären als für die Nachbarschaft im Bereich eines wesentlich geänderten Schienenwegs, die erst ab Erreichen bzw. Überschreiten von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Als Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeit werden Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten angesehen. Das Kriterium der Pegelerhöhung um 3 dB(A) gilt im Anwendungsbereich der 16. BImSchV, nicht im Bereich der Grundrechtsbeeinträchtigung.

Einsatz neuester Schallschutztechnologien und neuester Züge

Einwendung

Die Einwender fordern den Einsatz des neuesten Stands der Technik an den Gleisen (Einbau neuester Schallschutztechnologien und Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt) und Zügen (sofortige Umrüstung des rollenden Materials auf den neuesten Stand der Technik) zur Vermeidung einer Lärmzunahme.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

In schalltechnischen Untersuchungen würden nicht nur die Anzahl, sondern ebenfalls die Art und die Geschwindigkeit der Züge berücksichtigt. Hierfür gebe es gemäß der Berechnungsvorschrift Schall 03 verschiedene Zu- bzw. Abschläge, so dass die tatsächlichen Emissionen in der Berechnung realitätsnah abgebildet werden könnten.

Die Entwicklungen und Veränderungen bis zum Prognosejahr 2025 würden ebenfalls - soweit bekannt - berücksichtigt. Da der Betrieb der einzelnen Linien jedoch vom VRR ausgeschrieben werde, hätte die Vorhabenträgerin keinen Einfluss auf die Wahl der Fahrzeuge.

Bewertung und Entscheidung

Das Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG bezieht sich auf nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen. Der Immissionsschutz ist dabei in erster Linie durch emissionsmindernde Maßnahmen zu gewährleisten. Hierbei ist der Emittent der Verkehrsweg; der Stand der Technik bezieht sich demzufolge auf Maßnahmen und Einrichtungen zur Verhinderung oder Minderung der von dem Verkehrsweg ausgehenden Geräuschbelastigungen. Hingegen bezieht sich § 41 BImSchG nicht auf die Geräusche der den Verkehrsweg benutzenden Fahrzeuge - auch wenn diese für die von dem Verkehrsweg ausgehenden Lärmeinwirkungen ursächlich sind.

Da die Anspruchsvoraussetzungen für die Lärmvorsorge bereits nicht erfüllt sind, besteht auch auf den Einbau neuester Schallschutztechnologien an der Bahnstrecke kein Anspruch.

Reduzierung der Verkehrslärmbelastung

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender wollen wissen, warum die Bestrebungen des Bundesverkehrsministeriums zur Umsetzung der Ziele des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II und hier insbesondere die Punkte

- Reduzierung der Verkehrslärmbelastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens,
- Minderung der Belästigung durch Lärm um 50 Prozent im Schienenverkehr

nicht berücksichtigt werden.

Bewertung und Entscheidung

Am 29.07.2017 ist das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen (Schienenlärm-schutzgesetz - SchlärmSchG) in Kraft getreten. Mit dem Schienenlärm-schutzgesetz ist eine gesetzliche Regelung geschaffen worden, um den beim Betrieb von Güterwagen auf Schie-nenwegen entstehenden Schall auf das Maß zu begrenzen, das von leisen Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen eingehalten wird. Erreicht wird dies über die Festlegung eines im Betrieb einzuhaltenden Schallemissionswertes. Der Einsatz lauter Güterwagen auf der öffentlichen regelspurigen Schieneninfrastruktur in Deutschland wird mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 am 13.12.2020 verboten. Es gibt allerdings auch Ausnahmen und Befreiungsmöglichkeiten für bestimmte Güterwagen. Ferner enthält das Gesetz Regelungen zur Überwachung sowie zu Sanktionen bei Verstößen.

Im Übrigen haben Wagenhalter bereits seit Oktober 2013 die Möglichkeit, einen Teil der Kos-ten für die Umrüstung ihrer Fahrzeuge durch finanzielle Zuwendungen aus dem Bundes-haushalt zu minimieren. Hierfür gilt die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen der Lärm-minderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmanhängigen Tras-senpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes“. Der Bund hat hierfür 152 Millionen Euro bereitgestellt.

Hingegen können im Planfeststellungsbeschluss keine Verbote für bestimmte Schienenfahr-zeuge festgesetzt werden, weil dies einen unzulässigen Eingriff in den Betrieb des Schie-nenwegs zur Folge hätte.

Forderung nach vollständiger Vermeidung einer Lärmzunahme

Einwendung

Die Einwender fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen, die eine Lärmsteigerung für die Ein-wender vollständig ausschließen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Schallgutachter habe in der Baulücke überprüft, ob durch die Maßnahmen des RRX die Lärmbelastung ansteigt. Wenn dies der Fall sei, seien geeignete Maßnahmen festgelegt worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In der Baulücke im Bereich Wattenscheid-Höntrop habe die schalltechnische Untersuchung ergeben, dass keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich seien, so dass der Neubau von Schallschutzwänden nicht vorgesehen sei.

Bewertung und Entscheidung

Die Anspruchsvoraussetzungen für die Lärmvorsorge sind nicht erfüllt.

Es wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Lärmvorsorge und auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.6.1 zum Lärmschutz außerhalb der Bereiche baulich geänderter Schienenwege (Baulücken) verwiesen.

Im Übrigen wäre eine Lärmschutzgarantie unzulässig.

Berücksichtigung der maximalen Streckenkapazität in der Verkehrsprognose

Einwendung

Die Einwender fordern eine Lärm- und Erschütterungsberechnung nach der technisch möglichen Maximalkapazität der Strecken.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die schalltechnische Untersuchung sei auf Grundlage der gültigen Gesetze und Verordnungen erstellt worden. Eine Neuberechnung sei nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Den Berechnungen liegt ein nicht zu beanstandendes Betriebsprogramm zugrunde.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde der zu erwartende Schienenverkehr entsprechend der anzuwendenden Verkehrsprognose aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfeststellung berücksichtigt.

In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung liegt der schalltechnischen Untersuchung nicht die Vollauslastung der Strecke zugrunde, sondern deren voraussehbare Durchschnittsbelastung, wie sie auf der Grundlage eines realistischen Betriebsablaufs zu erwarten ist. Die konkret absehbaren Entwicklungen fanden in der schalltechnischen Untersuchung Berücksichtigung. Umleitungsverkehre infolge von Streckensperrungen, Streckenüberlastungen oder Baustellen waren daher nicht zu berücksichtigen.

Die Befürchtungen der Einwender, es werde deutlich mehr S-Bahn-Verkehr abgewickelt als den Berechnungen der Immissionsbelastung zugrunde gelegt worden ist, gaben dennoch Anlass, von der Vorhabenträgerin eine Überprüfung ihrer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung zu verlangen. Im Ergebnis dieser Untersuchung wäre eine Steigerung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

des S-Bahn-Aufkommens nicht ohne weitere Baumaßnahmen, die planfeststellungspflichtig wären, realisierbar. Der Ausgang eines Planfeststellungsverfahrens ist jedoch grundsätzlich ergebnisoffen, so dass diese Zusatzkapazitäten noch nicht als belastbare Prognose in das antragsgegenständliche Planfeststellungsverfahren eingestellt werden können. Die Anwohner müssen keine Einbußen in ihren Rechtspositionen hinnehmen, weil ein weiterer Infrastrukturausbau wiederum planfeststellungspflichtig wäre.

Entschädigung wegen behaupteter Wertminderung des Wohngrundstücks

Einwendung

Die Einwender fordern eine Entschädigung für die Minderung des Wertes und der Nutzung ihrer Wohngrundstücke.

Bewertung und Entscheidung

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG sind mit der Änderung der Grundstücksumgebung in Folge von Verkehrsplanungen, aus denen sich bloße Änderungen der Attraktivität des Grundstücks und der wirtschaftlichen Verwertbarkeit ergeben können, keine Belange betroffen, für die die Trägerin des Planungsvorhabens eine Entschädigung zu gewähren hätte. Ein Anspruch auf Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein mit Immissionen verbundenes Infrastrukturvorhaben auslöst, besteht nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 - 4 C 51.89; BVerwGE 87, 332 [377 ff.]). Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.10.1990 - 4 CB 1.90).

Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Ein Anspruch auf Entschädigungen, die über die in diesem Planfeststellungsbeschluss bereits festgesetzten hinausgehen, besteht nicht.

Im Übrigen wird auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses zur Entschädigung für behauptete Wertverluste verwiesen.

Messung statt Berechnung der Lärmbelastung

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender fordern keine Berechnung, sondern konkrete Messung der Lärmimmissionen der S-Bahn und späteren Regionalbahnen durch einen unabhängigen Gutachter.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Gemäß der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) ist die Lärmbelastung bei Neu- und Ausbaumaßnahmen von Verkehrswegen zu berechnen. Dies ist zum einen damit zu begründen, dass die Prognose in der Zukunft liegt, hier im Jahr 2025, und somit keine Messungen möglich sind. Zum anderen unterliegen Messungen diversen Faktoren (z.B. Fremdgeräusche, Witterung, etc.) und spiegeln nur eine Momentaufnahme wider. Daher werden die Beurteilungspegel in einer schalltechnischen Untersuchung nicht gemessen, sondern nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV und der zugehörigen Berechnungsvorschrift Schall 03 berechnet. Dabei werden Bedingungen vorgegeben, die die Schallausbreitung begünstigen - was sich zu Gunsten der Anwohner auswirkt. Bei der Berechnung der Schallimmissionen für Gebäude in Bochum werden eine leichte Mitwindwetterlage und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung begünstigen, zugrunde gelegt.

Bewertung und Entscheidung

Der Beurteilungspegel des neuen oder geänderten Verkehrswegs ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV für Straßen nach der Anlage 1 und für Schienenwege nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV zu berechnen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1992 - 4 B 147/91, Buchholz 406.25 zu § 43 BImSchG Nr.1). Auf gemessene Werte kommt es nicht an (vgl. BVerwGE 99, 166 [172] = NVwZ 1996, 394; BVerwG, NVwZ 1996, 1006). Dies gilt auch dann, wenn der Verkehrsweg bereits errichtet wurde und daher ein Messen der tatsächlichen Belastung möglich wäre (vgl. BVerwGE 92, 1f.).

Als Anlage zur 16. BImSchV ist die Schall 03 (1990) Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Lärmschutzkonzepts für Schienenwege und mit normativer Verbindlichkeit ausgestattet. Die Planfeststellungsbehörde darf die Konzeption des Ordnungsgebers nicht ändern; sie ist deshalb nicht befugt, anstelle einer Berechnung der Beurteilungspegel Lärmmessungen anzuordnen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1992 - 4 B 147/91).

Widersprüchliche Aussagen

Einwendung

Im Erläuterungsbericht werden die Streckenabschnitte aufgelistet (Seite 90, Tabelle 8), bei denen der Einsatz des besonders überwachten Gleises vorgesehen ist. Demnach ist kein besonders überwachtetes Gleis im Bereich der Baulücken des Streckenabschnitts 2291 vorgesehen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In der allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG wird von einem geplanten Einsatz des besonders überwachten Gleises auf den Gleisen 2291a und 2291b auf 300 m Länge von km 140,6 bis km 140,9 ausgegangen (Seiten 12 und 13, Tabelle 5-2).

Die Einwender fragen, wie es zu diesen unterschiedlichen Aussagen kommen könne, welche Aussage richtig sei und welche Aussage in den anderen Planungsüberlegungen, z.B. in der Lärmberechnung, zugrunde gelegt worden sei.

Unverständlich sei weiter, warum in den Baulücken nur der Einsatz des besonders überwachten Gleises geprüft worden sei, und dann auch noch in Bereichen, in denen das besonders überwachte Gleis von vornherein nicht sinnvoll oder möglich sei. Auf Seite 40 des Erläuterungsberichts zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 16.1) werde der Nicht-Einsatzbereich des besonders überwachten Gleises zusammengefasst. Auf Seite 59 des gleichen Gutachtens werde dann der Einsatz des besonders überwachten Gleises für den Bereich der Gleise 2291 von km 140,6 bis 140,9 empfohlen, obwohl hier gleich mehrere Parameter den Einsatz grundsätzlich ausschließen (Bahnhofsgebiet, Geschwindigkeiten kleiner als 80 km/h). Schließlich werde das besonders überwachte Gleis aus Kostengründen abgelehnt. Die Einwender hielten es für richtiger, an der Strecke 2291 direkt den Einsatz anderer Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, als nur die eine, die ohnehin hier unwirksam sei. Eine Einschränkung des Schallschutzkonzeptes auf nur einen „Grundbaustein“, nämlich den des besonders überwachten Gleises, sei weder nachvollziehbar noch erfolgsversprechend. Die Einwender fordern für den Streckenabschnitt 2291 eine Kosten-Nutzen-Analyse für alle anwendbaren Schallschutzmaßnahmen ohne Einschränkung, die nach heutigem Kenntnisstand möglich seien.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen seien durch einen unabhängigen Gutachter im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ermittelt und festgelegt worden. Diese Untersuchung sei Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 16). Danach komme das besonders überwachte Gleis auf der Strecke 2291 nicht zum Einsatz.

Bewertung und Entscheidung

In der Tabelle 5-2 auf den Seiten 12 und 13 der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG, die dem Erläuterungsbericht als Anhang 1 beigefügt ist, sind alle Unterabschnitte aufgeführt, die in den sogenannten Baulücken liegen und in denen das Verfahren des besonders überwachten Gleises durchgeführt werden müsste, um die Erhöhungen der Lärmbelastung vollständig zurückzunehmen; hierbei handelt es sich um die Vollschutzlösung und die Tabelle ist auch dementsprechend bezeichnet.

In der Tabelle 8 auf Seite 90 des Erläuterungsberichts sind dagegen die Unterabschnitte aufgeführt, die in den Baulücken liegen und in denen das besonders überwachte Gleis nach

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dem Ergebnis der unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten durchgeführten Verhältnismäßigkeitsprüfung tatsächlich durchgeführt wird; diese Tabelle wurde zur Unterscheidung von der Vollschutzlösung als Planungsempfehlung Schallschutz mit besonders überwachtem Gleis in den Baulücken bezeichnet. Bei Durchführung dieser Maßnahme verbleiben in den Baulücken insgesamt (also nicht nur bezogen auf die Strecke 2291) jedoch 37 Gebäude, die nicht oder nicht ausreichend geschützt werden und die dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben.

Das Verfahren des besonders überwachten Gleises wurde als Vorzugslösung für die Bereiche der Baulücken angesehen, weil es die zu erwartende Lärmzunahme durch die Verkehrsverlagerungen genau zu kompensieren vermag. Der Vorteil des besonders überwachten Gleises wurde darin gesehen, dass es den Lärm schon am Ort seiner Entstehung im Kontaktbereich zwischen Rad und Schiene verringert und im Vergleich zu Lärmschutzwänden keine Eingriffe in das Orts- oder Landschaftsbild und in den Naturhaushalt bewirkt, die dann wiederum Kompensationsmaßnahmen erforderlich machen.

Für den Bereich der Strecke 2291 im Ortsteil Höntrop wurde das besonders überwachte Gleis allerdings verworfen, weil hier nur ein einziges Gebäude (mit drei Schutzfällen) ermittelt wurde, das Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gehabt hätte; hierfür standen die Kosten des besonders überwachten Gleises außer Verhältnis zum Nutzen bzw. zum Schutzzweck.

Berücksichtigung besonderer Lebensumstände beim Lärmschutz

Einwendung

Mehrere Einwender tragen ein Bedürfnis nach Ruhe während des Tagzeitraums wegen chronischer Erkrankungen, Lernen und Arbeiten von zu Hause aus, Arbeiten im Schichtdienst und anderer besonderer Lebensumstände vor.

Bewertung und Entscheidung

Im Planungsrecht können nicht Schutzstandards zur Anwendung kommen, die von Fall zu Fall unterschiedlich ausfallen. Für die Bestimmung der Zumutbarkeit kommt es deshalb nicht auf das Empfinden des individuell Betroffenen, sondern auf das eines Durchschnittsmenschen in vergleichbarer Lage an (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.10.1983 - 7 C 44.81, BVerwGE 68, 62 [67]; Urteil vom 07.05.1996 - 1 C 10.95, BVerwGE 101, 157 [162]). Gesundheitsgefahren sind zwar in aller Regel ein unzumutbarer Nachteil. Auch die Bewertung von gesundheitlichen Risiken (z.B. lärmbedingte Schlaf- oder Konzentrationsstörungen) erlaubt aber eine typisierende Betrachtung. Diese berücksichtigt das allgemeine Bevölkerungsrisiko, ohne auf das individuelle Lebensschicksal eines einzelnen Betroffenen abzustellen. Daher ist der Planungsträger auch nicht gehalten, in dieser Richtung Ermittlungen über die persönlichen Verhältnisse einzelner Betroffener (z.B. über deren Gesundheitszustand) anzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.1999 - 4 C 6.98, BVerwGE 109, 314 [324]; OVG Münster, Urteil

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

vom 18.11.2002 - 7 A 2127/00, ZfBR 2003, 275 [277]; VGH Mannheim, Urteil vom 04.06.2002 - 8 S 460/01, NVwZ-RR 2003, 412 [416]).

Um den Forderungen nach Ruhe während des Tagzeitraums wegen chronischer Erkrankungen, Lernen und Arbeiten von zu Hause aus, Arbeiten im Schichtdienst und anderer besonderer Lebensumstände Rechnung tragen zu können, müssten die Beurteilungspegel am Tag die Immissionsgrenzwerte einhalten, die für den Nachtzeitraum gelten. Das liefe auf eine Aufgabe der Anwendung von unterschiedlichen Lärmpegeln für den Tag- und Nachtzeitraum hinaus. Es gibt jedoch keine rechtlichen Regelungen, die einen solchen Anspruch begründen könnten.

Altenbochum, Harpen

Lärm und Erschütterungen an der Kornharpener Straße

Einwendung

Einwender (P 197 bis P 202) aus dem Streckenabschnitt an der Kornharpener Straße sehen durch das Vorhaben wesentliche Belange ihres Wohnumfeldes, ihrer Wohnqualität und ihrer Gesundheit durch vermehrten Lärm und vermehrte Erschütterungen beeinträchtigt; ohne Schutzmaßnahmen zugunsten der Wohnbebauung seien diese Belastungen nicht hinnehmbar. Zu den beeinträchtigten Bereichen gehören nicht allein die Wohnung, sondern auch die intensiv genutzten Außenwohnbereiche wie Terrasse und Garten; der vermehrte Lärm werde auch in diesen Bereichen zu einer wesentlichen Nutzungseinschränkung führen.

Durch die in dieser Form geplante Maßnahme werde der Schienenverkehr an den Häusern der Einwender deutlich von derzeit 470 Zügen pro Tag auf einen Wert von täglich 540 Zügen zunehmen (nach Auskunft der Vorhabenträgerin auf der Informationsveranstaltung in Bochum-Langendreer).

Die in den Planunterlagen enthaltenen schalltechnischen Berechnungen seien rein hypothetischer Natur und könnten in keiner Weise den zu erwartenden realistischen Werten entsprechen.

Die Beeinträchtigungen durch vermehrten Lärm könnten durch entsprechende Maßnahmen deutlich reduziert werden. Möglich sei Schallschutz durch passive Maßnahmen, wie z.B. durch geräuschhemmende Fenster, Türen und Jalousien, oder Schallschutz durch aktive Maßnahmen, wie z.B. durch Lärmschutzwände.

Die im Plan vorgeschlagene Maßnahme eines besonders überwachten Gleises sei in dieser Hinsicht vollkommen untauglich, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Bahn AG noch nicht einmal imstande sei, die derzeit ca. 600 Langsamfahrstellen im Bundesgebiet, welche nicht zuletzt auf schlechten Oberbau zurückzuführen seien, zu beseitigen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In dem Plan fehlen die hauptsächlich nachts über die Fernbahnstrecke geführten Güterverkehrszüge und Umleitungsverkehre wegen Bauarbeiten in anderen Bereichen. Die Einwender fragen, wie hoch deren Anzahl im zurückliegenden Jahre gewesen sei und ob zu erwarten sei, dass auch weiterhin Güterzüge über die Strecke geleitet würden.

Eine weitere nicht zu vernachlässigende Beeinträchtigung entstehe durch das vermehrte Verkehrsaufkommen in Bezug auf Erschütterungen der Bausubstanz. Hierdurch könne es zu bleibenden Schäden kommen, die nur unter großem finanziellen Aufwand behoben werden könnten. Auch hierfür stünden Maßnahmen zur Verfügung, die zu einer wesentlich geringeren Beeinflussung führen würden. Dazu würde auch die Verringerung der Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auf 80 km/h zählen sowie eine besondere Konstruktion des Oberbaus.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Schallgutachter habe in der Baulücke überprüft, ob durch die Maßnahmen des RRX die Lärmbelastung ansteigt. Wenn dies der Fall gewesen sei, wären von ihm geeignete Maßnahmen festgelegt worden.

In der Baulücke im Bereich Wattenscheid-Höntrop habe die schalltechnische Untersuchung ergeben, dass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien, so dass der Neubau von Schallschutzwänden nicht vorgesehen sei.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde der Zielsetzung des Streckenausbaus, nämlich der Verbesserung der Qualität und Leistungsfähigkeit der Strecke, direkt entgegenstehen und könne deshalb nicht in Betracht gezogen werden.

Das besonders überwachte Gleis sei beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken eine Maßnahme, die durch regelmäßige Kontrolle und gegebenenfalls gezieltes Schleifen der Schienen eine anerkannte und dokumentierte Lärminderung von 3 dB(A) erbringe. Die planfestgestellten Bereiche, auf denen das besonders überwachte Gleis zur Anwendung kommt, würden durch die Planfeststellungsbehörde anhand der von der Vorhabenträgerin regelmäßig vorzulegenden Messprotokolle überprüft.

Der Einsatz des besonders überwachten Gleises stehe in keinem Zusammenhang mit Langsamfahrstellen.

Bei dem Vorhaben Rhein-Ruhr-Express sei keine Verlagerung von Güterzügen auf die Strecke 2291 vorgesehen.

Grundsätzlich sei in den Baulücken - also den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfinden, die als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV einzustufen seien - kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen, da an den vorhandenen Bahnanlagen keine

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Veränderungen vorgenommen werden und die bestehenden Anlagen einem Bestandsschutz unterliegen.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde der Zielsetzung des Streckenausbaus, nämlich der Verbesserung der Qualität und Leistungsfähigkeit der Strecke, direkt entgegenstehen und könne deshalb nicht in Betracht gezogen werden.

In der Baulücke seien keine erschütterungsmindernden Maßnahmen (z. B. Unterschottermatten) erforderlich.

Einwendung

Die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sei nicht - wie in der Erwiderung angegeben - durch unabhängige Gutachter erfolgt. Ein Gutachter, der von seinem Auftraggeber bezahlt werde, sei nicht unabhängig.

Die Berechnungen des erforderlichen Schallschutzes sei ohne Betrachtung der örtlichen Verhältnisse auf der Grundlage irgendwelcher Formeln gesehen. Für eine realistische Ermittlung des Schallschutzes seien örtliche Messungen vorzunehmen, die auch alle Faktoren, wie z.B. Wetter, Wind, Bewuchs berücksichtigen. Dies sei sicherlich aufwendiger als eine rein rechnerische Betrachtung, spiegele dann aber auch realistische Werte wider.

Auch wenn für den Bereich, in dem die Einwender wohnen, von Baulücke gesprochen werde, würden sich doch die Baumaßnahmen auf den gesamten Streckenbereich auswirken. Es dürfe nicht sein, dass die Maßnahme RRX in viele kleine Teilbereiche aufgesplittert werde, um Folgemaßnahmen für andere Bereich möglichst gering zu halten. Die Maßnahme RRX sei als Gesamtmaßnahme zu betrachten.

Die Einwender fragen, wodurch belegt werden kann, dass mit dem Ausbau für den RRX der berechnete Lärmpegel (trotz mehr Verkehr) sinken werde. Schon heute liege der berechnete Lärmpegel mit 62 dB(A) tagsüber und mit 60 dB(A) nachts über den zulässigen Schwellenwerten.

Weiter fragen die Einwender, ob beim Außenwohnbereich die Grundstücksgrenze (wegen des Gartens) betrachtet worden sei, denn diese liege wesentlich näher am Gleiskörper.

Der Hinweis der Vorhabenträgerin auf die Verlagerung von Verkehren betreffe ausgerechnet Zuggattungen, die heute schon sehr leise seien. Wenig schallemittierender Verkehr werde auf die S-Bahn-Strecke verlagert und hoher schallemittierender RRX-Verkehr werde gesteigert.

Die Einwender fragen, welchem Zweck der Hinweis in der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf Wattenscheid-Höntrop diene.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Natürlich stehe eine Reduzierung der Streckengeschwindigkeit der Leistungsfähigkeit der Strecke entgegen; hier müsste allerdings in erster Linie der Schallschutz der Betroffenen berücksichtigt werden und die Verminderung der Auswirkungen des Vorhabens hätten oberste Priorität.

Es müssten alle Möglichkeiten des Schallschutzes in Betracht gezogen werden, auch passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster.

Die Vorhabenträgerin habe den Einwand zur Tauglichkeit des besonders überwachten Gleises offensichtlich nicht verstanden. Die ersten Messungen fänden nach einem Jahr nach Aufnahme des Verkehrs statt. Danach habe der Betreiber ein weiteres Jahr Zeit, aufgetretene Mängel zu beseitigen. Dies allein zeige, dass ein besonders überwachtetes Gleis keine taugliche Maßnahme sei, den Schienenverkehrslärm zu minimieren.

Die Antwort der Vorhabenträgerin zur Verlagerung des Güterverkehrs gehe vollkommen an der Frage der Einwender vorbei.

Bewertung und Entscheidung

Immissionsschutzrechtliche Situation an der Kornharpener Straße

Bei den antragsgegenständlichen Baumaßnahmen handelt es sich nicht um ein einheitliches, durchgehendes Ausbauprojekt. Im Planfeststellungsabschnitt 5b sind vielmehr die wenigen Bereiche mit erheblichen baulichen Eingriffen in die Schienenwege durch weite Bereiche ohne Baumaßnahmen (sogenannte Baulücken) getrennt.

Die Einwender an der Kornharpener Straße beanspruchen Lärmschutzmaßnahmen, denen die Lärmvorsorge nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zugrunde liegen soll. Die 16. BImSchV konkretisiert die Vorschrift des § 41 BImSchG abschließend (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005 - 9 A 28/04, BVerwGE 124, 334-347 Rn. 27).

Im Streckenabschnitt der Kornharpener Straße sind keine Maßnahmen vorgesehen, die den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV darstellen. Für die Fallgestaltungen der wesentlichen Änderung des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV mangelt es an dem hierfür erforderlichen, erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg. Ein solcher Eingriff liegt nur dann vor, wenn in die Substanz des Schienenweges eingegriffen wird. An der Kornharpener Straße werden jedoch an dem Schienenweg keine baulichen Änderungen vorgenommen. Die Kornharpener Straße liegt außerhalb der Bereiche des Planfeststellungsabschnitts 5b, die unter den Anwendungsbereich des § 41 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV fallen.

Forderung nach Lärmvorsorge

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Wird ein bestehender Verkehrsweg nur auf einer Teilstrecke wesentlich geändert, muss er nicht auf seiner gesamten Länge den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG entsprechen, sondern nur auf dem von der Änderung betroffenen Abschnitt. Der Verkehrslärmschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG dient dazu, erschöpft sich aber auch darin, sicherzustellen, dass durch die von dem wesentlich geänderten Verkehrsweg - im Bereich der Änderung - ausgehenden Lärmimmissionen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auf die auf einen anderen Verkehrsweg ausstrahlenden Fernwirkungen der Baumaßnahme erstreckt sich der Schutzzweck des § 41 Abs. 1 BImSchG hingegen nicht (vgl. Czajka in: Feldhaus, BImSchG, 2. Aufl., § 41 Rn. 59).

Dies ergibt sich daraus, dass § 41 Abs. 1 BImSchG nach seinem Wortlaut und auch nach seinem Zweck darauf gerichtet ist, im Falle einer wesentlichen Änderung zu bestimmen, was bei der Verwirklichung dieser Änderung zu berücksichtigen ist, damit die Verkehrsanlage den Anforderungen an die gesetzlich geforderte Lärmvorsorge genügt. Die Vorschrift sieht eine wesentliche Änderung nicht als Anlass an, einen bestehenden Verkehrsweg in seiner Gesamtheit auf hinreichende Lärmvorsorge zu überprüfen und erforderlichenfalls eine Lärmsanierung durchzuführen, sondern will eine solche Sanierung lediglich in dem räumlich begrenzten Bereich, der in eine wesentliche Änderung einbezogen ist. Grundsätzlich ergibt sich aus dem Beginn und dem Ende der wesentlichen Änderung die räumliche Abgrenzung des Abschnittes, der den Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung genügen muss (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 23.05.1995 - Bf II 67/90 P, juris Rn. 53).

Eine Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG ist nur eine bauliche Änderung des Verkehrsweges. Dementsprechend verlangt § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV eine bauliche Erweiterung bzw. einen erheblichen baulichen Eingriff. Maßnahmen der Verkehrsregelung oder Verkehrslenkung werden nicht von § 41 Abs. 1 BImSchG erfasst, auch wenn sie zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und zu einer Verstärkung der Verkehrsgeräusche führen (vgl. Jarass, BImSchG, 10. Aufl., § 41 Rn. 22; Czajka in: Feldhaus, BImSchG, 2. Aufl., § 41 Rn. 10, jeweils m.w.N.).

Soweit außerhalb der Bereiche mit baulichen Änderungen des Verkehrsweges - den Baulücken - eine Erhöhung der Lärmimmissionen auf verkehrslenkende Maßnahmen im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zurückzuführen ist, wurden diese aber aufgrund des Abwägungsgebotes des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG untersucht und bewertet.

Änderung der Immissionssituation außerhalb des Vorhabensbereichs

Wenn infolge eines Bauvorhabens der Verkehr auf einem anderen, vorhandenen Verkehrsweg zunimmt, ist der von diesem Verkehrsweg ausgehende Lärmzuwachs, der nicht von § 41 Abs. 1 BImSchG erfasst wird, im Rahmen der gebotenen planerischen Abwägung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der zu erwartenden

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Verkehrszunahme auf dem anderen Verkehrsweg besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04, BVerwGE 123, 152 ff.).

Auch § 41 Abs. 2 BImSchG findet in den Baulücken keine Anwendung; vielmehr ist im Rahmen der planerischen Abwägung ohne den dort niedergelegten Vorrang des aktiven Lärmschutzes dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung zu tragen. Dabei können auch starke Vorbelastungen schutzmindernd berücksichtigt werden.

Ob Planbetroffene in ihren Rechten beeinträchtigt sind, ist regelmäßig eine Frage der Zumutbarkeit der mittelbaren Auswirkungen der Planung. Diese Zumutbarkeitsschwelle liegt meist im Vorfeld etwaiger Grundrechtsverletzungen und bestimmt sich nach der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der jeweils betroffenen Belange.

Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt.

An der Kornharpener Straße werden an den Wohngebäuden der Einwender, die planungsrechtlich in einem Wohngebiet liegen, tagsüber Beurteilungspegel von 64 dB(A) eingehalten. Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts werden im Prognosefall an keinem der Gebäude eingehalten. Allerdings liegen diese Überschreitungen des Beurteilungspegels bereits im Prognose-Null-Fall vor. Die Vorbelastung wirkt sich schutzmindernd aus. Das Vorhaben bewirkt keine Erhöhung der Beurteilungspegel. Durch Verkehrsverlagerungen von der Fernbahn auf die S-Bahn wird eine geringfügige Verbesserung der Lärmsituation erreicht.

Erreichen die durch das Vorhaben verursachten Nachteile den Grad einer Grundrechtsverletzung, setzen sie der planerischen Gestaltungsfreiheit eine strikte Grenze. Erforderlich i.S.v. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind Schutzvorkehrungen immer dann, wenn es dem Planbetroffenen ohne Ausgleich nicht zuzumuten ist, die vorhabenbedingten Nachteile zu dulden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, die sicherstellen, dass die Beeinträchtigungen jedenfalls auf das Maß zurückgeführt werden, die der Grundrechtsschutz noch zulässt.

Diese Grenze wird in Wohngebieten ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und in Kern-, Dorf- und Mischgebieten ab 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschritten.

An der Kornharpener Straße werden an den Wohngebäuden der Einwender, die planungsrechtlich in einem Wohngebiet liegen, Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts eingehalten.

Außenwohnbereich

Aus demselben Grund besteht des Weiteren kein Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen aus Lärmeinwirkungen auf die dem Wohnen im Freien zuzurechnenden Grund-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

stücksteile. Beim Außenwohnbereich wird an den Wohngrundstücken der Immissionsgrenzwert eines Dorf-, Kern- und Mischgebietes am Tag einhalten.

Betriebsprogramm

Die fahrzeugbedingten Emissionen werden durch Anzahl, Art und Geschwindigkeit der auf einem Streckenabschnitt verkehrenden Züge bestimmt. Diese Daten sind im Betriebsprogramm festgelegt (vgl. Abschnitt 4 der Unterlage 16.1). Die Beilage 1 zur Unterlage 16.1 enthält die Verkehrsdaten für den Bestandsfall, den Weiterführungsfall (Prognose-Null-Fall) und den Prognosefall.

Erschütterungen

Nur im Bereich einzelner Weichenumbaumaßnahmen am Bochumer Hauptbahnhof muss eine durch das Vorhaben bewirkte unzumutbare Erhöhung der Erschütterungsimmissionen durch die Besohlung von Schwellen wieder zurückgenommen werden. Im Bereich der Kornharpener Straße bewirkt das Vorhaben hingegen keine solche Verschlechterung der Immissionsituation durch verkehrsbedingte Erschütterungen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit würde der Zielsetzung des Streckenausbaus, nämlich der Verbesserung der Qualität und Leistungsfähigkeit der Strecke, direkt entgegenstehen und war deshalb nicht in Betracht zu ziehen. Ein Aufgeben des Planungsziels ist keine Lärmschutzvorkehrung.

Besonders überwachtetes Gleis

Das Verfahren des besonders überwachten Gleises gehört zu den anerkannten Schallminderungstechniken am Gleis, die der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV dienen. Der Verordnungsgeber hat den sogenannten Gleispflegeabschlag schon 1990 auf der Grundlage der amtlichen Anmerkung zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der ursprünglichen 16. BImSchV als lärmindernde Maßnahme am Fahrweg eingeordnet (vgl. BR-Drs. 661/89 S. 47). Mit dieser Funktion hat das Bundesverwaltungsgericht den Nachweis einer Emissionsminderung aus dem Gleis-Rad-Kontakt als erbracht angesehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97, NVwZ 2001, 71 [72]). Seither ist das Verfahren als eine besondere Vorkehrung anerkannt, mit der eine weitergehende dauerhafte Lärminderung erzielt wird (stRspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 14.11.2001 - 11 A 31.00, BVerwGE 115, 237 [244 ff.]; Beschluss vom 22.08.2007 - 9 B 8.07, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 47 Rn. 7 f.). Dementsprechend ist das Verfahren in der neuen Schall 03 mit einer ausdrücklichen Regelung fortgeführt worden (vgl. Nr. 4.5 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV 2014).

Das Verfahren des besonders überwachten Gleises war auch unter der hier anwendbaren Fassung der Schall 03 (1990) so präzise festgelegt, dass der mit ihm erzielbare Lärmminde-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

rungseffekt aufgrund von Erfahrungswerten als berechenbar und gesichert gelten darf. Durch die Beschreibung in der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998 (vgl. VkBf 1998, S. 262) hat es eine Standardisierung gefunden, mit der die Bedingungen, unter denen es angewandt werden kann, hinreichend fixiert sind. Soweit die Einwender bemängeln, dass es kein normal überwachtes Gleis als Bezugspunkt der Maßnahmen gebe, verkennen sie, dass das Verfahren nicht bei Abweichung von einem definierten Gleiszustand, sondern beim Überschreiten einer Auslöseschwelle zur Anwendung kommt.

Messung statt Berechnung des Beurteilungspegels

Der Beurteilungspegel des neuen oder geänderten Verkehrswegs ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV für Schienenwege nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV zu berechnen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1992 - 4 B 147/91, Buchholz 406.25 zu § 43 BImSchG Nr.1). Auf gemessene Werte kommt es nicht an (vgl. BVerwGE 99, 166 [172] = NVwZ 1996, 394; BVerwG, NVwZ 1996, 1006). Dies gilt auch dann, wenn der Verkehrsweg bereits errichtet wurde und daher ein Messen der tatsächlichen Belastung möglich wäre (vgl. BVerwGE 92, 1 f.).

Als Anlage zur 16. BImSchV ist die Schall 03 (1990) Bestandteil des immissionsschutzrechtlichen Lärmschutzkonzepts für Schienenwege und mit normativer Verbindlichkeit ausgestattet. Die Planfeststellungsbehörde darf die Konzeption des Verordnungsgebers nicht ändern; sie ist deshalb nicht befugt, anstelle einer Berechnung der Beurteilungspegel Lärmmessungen anzuordnen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1992 - 4 B 147/91, a.a.O.).

Verwertung von Sachverständigengutachten

Zur Ermittlung der entscheidungserheblichen Sachverhalte kann die Planfeststellungsbehörde Gutachter einschalten und ihnen spezielle Aufträge zur Ermittlung und Bewertung des Sachverhalts erteilen. Der Planfeststellungsbehörde ist es aber auch unbenommen, bei ihrer Entscheidung Gutachten zu berücksichtigen, die nicht von ihr, sondern von Verfahrensbeteiligten oder von anderen Behörden eingeholt worden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.12.1986 - 4 C 13/85, BVerwGE 75, 214; Hoppe/Stüer, Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht, Rn. 191).

Ob sich die Planfeststellungsbehörde mit einem einzigen Gutachten zufriedengeben darf oder die Einholung weiterer Gutachten erforderlich ist, hängt von der Überzeugungskraft der Gutachten ab. Die Notwendigkeit, ein weiteres Gutachten einzuholen, wird sich nur dann ergeben, wenn das erste Gutachten erkennbar von nichtzutreffenden oder unvollständigen Sachverhaltsannahmen ausgeht oder die angewendeten Methoden nicht den anerkannten Regeln der Technik oder dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen. Auch kann eine gutachterliche Überprüfung erforderlich werden, wenn das vorliegende Gutachten durch substantiierte Einwendungen von Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde selbst erschüttert worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.02.1985 - 8 C 14/84, BVerwGE 71, 38; Ur-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

teil vom 15.10.1985 - 9 C 3/85, Buchholz 402.25 § 1 AsylVfG Nr. 38; Beschluss vom 26.06.1992 - 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572; Hoppe/Stüer, Rechtsprechung zum Bauplanungsrecht, Rn. 13). Solche Fehler konnten mit den Einwendungen jedoch nicht aufgezeigt werden. Die Unabhängigkeit des Schallgutachters wird von den Einwendern pauschal in Frage gestellt, weil er von der Vorhabenträgerin mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt und für diese Leistung bezahlt wurde.

Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern

Beim Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern handelt es sich um einen typischen Jedermann-Einwand, der keinen Bezug auf die eigenen Belange des Einwenders aufweist.

Einwendungen sind sachliches, auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen. Sie müssen erkennen lassen, in welcher Hinsicht aus Sicht des Einwenders Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung bestehen könnten.

Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Der Betroffene muss zumindest in groben Zügen darlegen, für welche Belange welche Beeinträchtigungen befürchtet werden, auch wenn ihm eine Begründung ebenso wenig abverlangt werden kann wie eine rechtliche Einordnung seiner Einwendungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, BVerwGE 131, 316).

Diese Anforderungen erfüllt der Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern nicht. Aus dem Vorwurf ergibt sich nicht, dass der Einwender persönlich nachteilig durch das Vorhaben betroffen ist. Das schlichte Nein, der bloße allgemeine Protest oder die grundsätzliche Ablehnung eines Vorhabens ohne zusätzliche, auf den Einwender bezogene Erwägungen reichen nicht aus.

B.4.24.5 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Beeinträchtigungen der Gesundheit durch Erschütterungen

Einwendung

Mit großer Sorge sehen die Einwender gesundheitliche Risiken aufgrund der Erschütterungen auf sie zukommen. Aufgrund der Fernwirkung der Baumaßnahmen für den RRX hätten die Einwender auch in der Baulücke einen Anspruch auf Erschütterungsschutz. Der kausale Zusammenhang zwischen den Baumaßnahmen für den RRX und den Verlegungen der Regionalverkehrszüge sei eindeutig gegeben. Ohne die Verlegung der RE 16 und der RB 40 auf die S-Bahn-Strecke 2291 könnten die Züge des RRX nicht entsprechend den Planfeststellungsunterlagen geführt bzw. eingesetzt werden. Die beschriebenen Baumaßnahmen alleine böten nicht die Voraussetzungen für die Inbetriebnahme des RRX. Die Verlegung von

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Zugverbindungen und die baulichen Maßnahmen seien vielmehr gleichwertige Voraussetzungen für den RRX.

Die Einwender hätten einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen vor gesundheitsgefährdenden Verkehrsvorkommnissen, wie hier Erschütterungen. Ebenfalls sei auch in den Baulücken sehr wohl zu prüfen, ob Eigentumsrechte verletzt werden, die durch Gebäudeschäden oder eine Verminderung des Gebrauchswertes eines Gebäudes auftreten können. Eine Beurteilung von Einwirkungen auf baulichen Anlagen sowie eine Beurteilung von Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden sei auch für die Trassen in den Baulücken zu erstellen.

Die Einwender widersprechen der Berechnungsart zu den Erschütterungen und fordern eine Berechnung ohne Schienenbonus. Bei einer so signifikanten Erhöhung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen müsse der Bestandsschutz der Bahn hinter dem Grundrecht der Einwender auf körperliche Unversehrtheit zurücktreten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Grundsätzlich sei in den Baulücken - also den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfänden, die als erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV einzustufen wären - kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen, weil an den vorhandenen Bahnanlagen keine Veränderungen vorgenommen würden und die bestehenden Anlagen einem Bestandsschutz unterlägen.

Bewertung und Entscheidung

Ansprüche auf Schutzvorkehrungen vor Erschütterungen bzw. Geldausgleich beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.

Im Planfeststellungsabschnitt 5b wurde auch für die Bereiche außerhalb von immissionsrechtlich relevanten, erheblichen baulichen Eingriffen in den Schienenweg untersucht, ob die Einwirkungen aus Erschütterungen aus dem Schienenverkehr aufgrund der betrieblichen Veränderungen im Prognosefall gegenüber dem Weiterführungsfall eine grundrechtlich relevante Grenze überschreiten.

Bei Einhaltung des nach der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) höchstzulässigen Anhaltswertes kann auch an Bestandsstrecken davon ausgegangen werden, dass noch keine unzumutbaren oder gesundheitsgefährdenden Erschütterungen vorliegen. Nach Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2 entspricht der höchstzulässige Anhaltswert dem 1,5-fachen Wert der Zeile 1 in Tabelle 1 der DIN 4150-2.

An der Strecke 2291 wurden erschütterungstechnische Untersuchungen einschließlich Schwingungsmessungen an sieben Gebäuden durchgeführt. Die messtechnisch untersuch-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

ten Gebäude in der Straße Im Wittkamp sind ein Ein- und ein Mehrfamilienhaus, in der Straße In der Hönnebecke Doppelhaushälften, in der Höntroper Straße Mehrfamilienhäuser und in der Straße Am Stenshof ein Einfamilienhaus; die Gebäude liegen in Wohngebieten und haben Abstände zwischen 8 m und 18 m zum nächstgelegenen Gleis. Die Dokumentation der Messungen ist in den Messberichten der Unterlage 17.2 der Planunterlagen enthalten.

Im Ergebnis wird an den untersuchten Immissionsorten zwar eine Zunahme der Erschütterungen im Prognosefall gegenüber dem Weiterführungsfall wahrnehmbar sein. Die Grenze zumutbarer Erschütterungen wird aber weder im Weiterführungsfall noch im Prognosefall überschritten, der höchstzulässige Anhaltswert wird eingehalten.

Auf den sekundären Luftschall bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. auf Geldausgleich richten sich wie bei den Erschütterungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG.

Die Anforderungen des Schutzes vor sekundärem Luftschall können jedoch ebenfalls an allen Immissionsorten ohne Schutzmaßnahmen eingehalten werden.

Der sekundäre Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken in Gebäuden durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Im Unterschied zum direkt einwirkenden Verkehrslärm handelt es sich bei dem sekundären Luftschall um Geräusche, die von allen Raumbegrenzungsflächen abgestrahlt werden und die deshalb nicht richtungsorientiert hörbar sind. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und von raumspezifischen Faktoren abhängig.

Für die Beurteilung des sekundären Luftschalls wird die 24. BImSchV hilfsweise herangezogen; dies ist möglich, da sich die Verordnung auf die durch Verkehrsgerausche hervorgerufenen Innenpegel bezieht und Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen regelt.

Die 24. BImSchV steht in engem sachlichen Zusammenhang mit der 16. BImSchV; zusammen bilden die Verordnungen ein in sich schlüssiges Regelungskonzept.

Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist in den nach § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG erlassenen Rechtsverordnungen den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen. In der auf der Grundlage von § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV hat der Verordnungsgeber diesen Regelungsauftrag in der Anlage 2 zu § 3 (Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen) durch die Einfügung des Korrektursummanden S (Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms) umgesetzt. Auf die Regelungen über den aktiven Lärmschutz in der 16. BImSchV ist die nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG erlassene 24. BImSchV mit ihren insoweit ergänzenden Bestimmungen über den passiven Schallschutz bezogen. Folgerichtig knüpft die

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

24. BImSchV auch bei der Bewertung des Schienenlärms an die in der 16. BImSchV normierten Grundsätze an, indem sie in der Anlage 1 in der Gleichung zur Berechnung des erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maßes die nach Maßgabe der Anlage 2 der 16. BImSchV ermittelten Beurteilungspegel einstellt.

Die hiernach vorgesehene Anrechnung des Schienenbonus scheidet nicht etwa deswegen aus, weil die 24. BImSchV über ihren unmittelbaren Anwendungsbereich hinaus zur Lückenfüllung herangezogen wird. Denn die Orientierung an der 24. BImSchV rechtfertigt sich gerade daraus, dass es sich bei dem zu bewertenden sekundären Luftschall ebenfalls um vom Schienenverkehr hervorgerufenen Lärm handelt. Er ist in gleicher Weise von den Besonderheiten (wie etwa die Regelmäßigkeit der Lärmbelastung) geprägt, die zur Begründung des Schienenbonus herangezogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14/09, juris).

Beeinträchtigungen des Wohneigentums durch Erschütterungen

Einwendung

Weiterhin werden Einwände gegen das Vorhaben erhoben, weil die Einwender durch die Zunahme der Erschütterungen zusätzlich eine Wertminderung des Besitzes erlitten. Die Einwender befürchten, dass der zusätzliche Zugverkehr Risse in der Fassade und im Mauerwerk sowie Schäden an den tragenden Holzkonstruktionen in ihrem Haus verursachen könnte. Die Erschütterungen seien in den Räumen des Hauses bei vorbeifahrenden Zügen deutlich wahrnehmbar. Durch die Taktverdichtung würden die Erschütterungen häufiger und je nach Zuggewicht intensiver auftreten, so dass durch die zunehmende Belastung der Baumaterialien ein verfrühter Verschleiß zu erwarten sei. Die Einwender fordern deshalb ein Beweissicherungsverfahren und die Erstattung materieller Schäden an ihrem Haus. Die Einwender widersprechen der Berechnungsart zu den Erschütterungen und fordern eine Berechnung ohne Schienenbonus. Aufgrund der Fernwirkung der Baumaßnahme fordern sie auch in der Baulücke die Anerkennung eines Anspruchs auf Erschütterungsschutz.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Grundsätzlich sei in den Baulücken - also den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfänden, die als erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV einzustufen wären - kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen, weil an den vorhandenen Bahnanlagen keine Veränderungen vorgenommen würden und die bestehenden Anlagen einem Bestandsschutz unterlägen.

Bewertung und Entscheidung

Die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes zu erwarten sind. Diese Anhaltswerte liegen um ein Vielfaches höher

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

als die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Für die hier vorgenommene Bewertung der Erschütterungssituation brauchen die Anhaltswerte der DIN 4150-3 nicht herangezogen werden, weil bereits die Anforderungen der DIN 4150-2 eingehalten werden.

Gefahr von Bergschäden und Tagesbrüchen durch Erschütterungen

Einwendung

Die Einwender tragen vor, dass das Gebiet von Höntrop massiv gefährdet sei durch Bergschäden, Tagesbrüche und nicht bekannte Stollenverläufe. Die Einwender sind sehr besorgt, dass es durch den verstärkten Zugverkehr und den damit zunehmenden Erschütterungen zu gefährlichen Einbrüchen entlang der Bahnstrecke 2291 kommen könnte, und fordern eine umfassende Bodenprüfung im Erschütterungsbereich der Bahn, insbesondere auf nicht verfüllte Stollen.

Grund der zwingend notwendigen erschütterungstechnischen Untersuchung sei der durch den ehemaligen Bergbau nachhaltig vorgeschädigte instabile Boden und die einzigartige Bodenbeschaffenheit, die mit einem „löchrigen Schweizer Käse“ vergleichbar sei. Insbesondere die spektakulären Tagesbrüche am 02. und 03.01.2000 in Bochum-Höntrop in einer Entfernung von ca. 60 m zur S-Bahn-Strecke und zum Haltepunkt Bochum-Höntrop würden die hier lebenden Bürger in schmerzlicher Weise an die tägliche Gefahr für ihr Eigentum und ihr Leben und das der betroffenen Menschen erinnern.

Die Notwendigkeit einer erschütterungstechnischen Untersuchung sei keine Frage des Opportunismus, sondern es ginge hier um eine Verletzung der Grundrechte auf Schutz des Lebens und des Eigentums, denn aufgrund der nachhaltig vorgeschädigten und einzigartigen Bodenbeschaffenheit seien die Einwirkungen durch Erschütterungen nach Art und Ausmaß und auf Dauer geeignet, Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen direkt für das Eigentum und Leben der Einwender und der betroffenen Bürger zu bewirken; denn die Erschütterungseinwirkungen würden sich zweifelsfrei in beachtlicher Weise durch den beantragten Ausbau, die Erweiterungen und den vermehrten Zugverkehr erhöhen. Und gerade in dieser beantragten Nutzungserhöhung der S-Bahn-Strecke und des Haltepunktes Bochum-Höntrop durch eine höhere Zugverkehrstaktung liege eine zusätzliche, den betroffenen Bürgern billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung; denn die zusätzlichen Erschütterungsbelastungen würden in nicht kalkulierbarer und bisher unbekannter Weise die Gefährdung durch Tagesbrüche fördern, die das Eigentum und das Leben der betroffenen Einwohner, deren Kinder und Enkelkinder bedrohten.

Der Hintergrund seien die ehemaligen, jahrhundertealten bergmännischen Tätigkeiten, die zahlreiche oberflächennahe Hohlräume im Boden hinterlassen hätten, die meist miteinander verbunden seien, und zwar auf unterschiedlichen Ebenen des Bodens bis in eine Tiefe von 1000 m. Dabei seien sowohl bekannte als auch durch illegalen Bergbau entstandene, völlig

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

unbekannte Hohlräume vorhanden. Diese würden die Standfestigkeit des Bodens beeinträchtigen und Tagesbrüche und Einsenkungen der Oberfläche verursachen, die in dem dicht besiedelten und flächenintensiv genutzten Ballungsraum katastrophale Größenordnungen erreichen könnten und damit ein hohes Gefahrenpotential für Menschen und Sachgüter seien.

Zweck der erschütterungstechnischen Untersuchung müsse es sein, die Gebrauchstauglichkeit des Bodens im Einwirkungsbereich der S-Bahn-Strecke für den antragsgemäß maximal möglichen Zugverkehr messtechnisch feststellen zu lassen und insbesondere bezüglich der Werte $KB_{F_{max}}$ und $KB_{F_{Tr}}$ sowie anhand des sekundären Luftschalls darzustellen.

Es bestehe eine grundsätzliche gesetzliche Verpflichtung, im Rahmen der Planung von Schienenverkehrswegen zu untersuchen und zu beurteilen, inwieweit von dem geplanten Zugverkehr belastende Erschütterungseinwirkungen auf die betroffenen Bürger ausgehen, insbesondere dann, wenn die Grenze der Zumutbarkeit und die Erheblichkeitsschwelle überschritten werden und davon ausgegangen werden muss, dass durch die durchgeführten Maßnahmen die Immissionsbelastung wesentlich um mindestens 25 Prozent gegenüber dem ursprünglichen Zustand erhöht werde.

Bauexperten und Sachverständige gingen davon aus, dass eine Schwingungsüberwachung an baulichen Anlagen und Gebäuden keine Hinweise für die Einwirkung von Erschütterungen auf Böden liefern kann. Zudem seien Messtechniken zur Bewertung von Erschütterungseinwirkungen auf Böden derzeit nicht Stand der Technik. Die Phänomene zur Einwirkung von Erschütterungen auf Böden könnten nur von wenigen Forschungsinstituten berechnungstechnisch beschrieben werden. Konkrete Untersuchungen zur Einwirkung von Erschütterungen auf nachhaltig geschädigte „Schweizer-Käse-Böden“ lägen nicht vor.

Eine Beurteilung gemäß DIN 4150-2 und mögliche prozentuale Zuschläge seien bei dem hier vorhandenen nachhaltig vorgeschädigten „Schweizer-Käse-Boden“ unzulässig. Eine Inkaufnahme zusätzlicher Erschütterungen und ihrer möglichen Folgen, wie etwa durch höhere Zugverkehrstaktungen ausgelöste Tagesbrüche, ohne eine vorherige erschütterungstechnische Untersuchung durch ein unabhängiges Institut könne kein vernünftig denkender und verantwortungsvoller Mensch wollen. Das im Antrag nicht berücksichtigte erhöhte besondere Risiko von Tagesbrüchen - allein dieses Risiko betrachtet - verlange von einer Entscheidungsbehörde, dass sie ihrer Fürsorgepflicht gegenüber den betroffenen Bürgern nachkomme.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien in Bezug auf die bergbauliche Situation sowohl die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, als auch weitere Träger öffentlicher Belange beteiligt worden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bei dem angesprochenen Bereich handele es sich um eine sogenannte Baulücke. Hier fänden keine Baumaßnahmen statt, es komme lediglich zu einer Verlagerung der Linien RB 40 und RE 16 auf die Strecke 2291. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 werde die zulässige Bemessungslast der Strecke nicht überschritten, sodass im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchung des Bahnkörpers erfolge.

Bewertung und Entscheidung

Für eine Gefährdungsabschätzung und Risikobewertung der altbergbaulichen Verhältnisse in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts 5b hat die Vorhabenträgerin Einsicht in die bei der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, vorhandenen Grubenbilder genommen.

Im Anhörungsverfahren wurden sowohl die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65 Bergbau und Energie in NRW, als auch die Eigentümer von Steinkohle und Eisenerz als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Wegen der dennoch bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der bergbaulichen Verhältnisse wurde die Auflage in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen, dass Erkundungsbohrungen auf Grundlage gutachterlicher Bewertung in den Baubereichen des Planfeststellungsabschnitts durchzuführen sind.

In Wattenscheid-Höntrop sollen die Linien RB 40 und RE 16 zukünftig auf der S-Bahn-Strecke verkehren. Durch die Verkehre der Linien RB 40 und RE 16 wird die zulässige Bemessungslast der Strecke 2291 nicht überschritten. Erkundungsbohrungen wurden deshalb für diesen Bereich nicht angeordnet. In den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ist aber eine Überprüfung der tatsächlich auftretenden Erschütterungen nach Inbetriebnahme festgesetzt.

Die Einwender geben die Entfernung ihres Wohngebäudes zu dem nächstgelegenen Gleis der Strecke 2291 mit 20 m bis 30 m an. Die bereits messtechnisch untersuchten Gebäude liegen mit Entfernungen von 8 m bis 18 m noch näher an der Bahnstrecke. Deshalb wurde eine Überprüfung der tatsächlich auftretenden Erschütterungen und ein Vergleich mit den für den Prognosefall berechneten Erschütterungen nur für die Gebäude angeordnet, die bereits im bestehenden Zustand für die Erstellung des Erschütterungsgutachtens messtechnisch untersucht wurden. Die Auswahl der Gebäude wird als repräsentativ für die Bewertung der Erschütterungen angesehen.

Neben den erschütterungstechnischen Beweissicherungsmessungen an Gebäuden wurde der Vorhabenträgerin die Überprüfung der abstandsbedingten Pegelabnahmen durch Kontrollmessungen der Ausbreitung der Erschütterungen über den Boden aufgegeben.

Entgegen der Behauptung der Einwender wurde im Planfeststellungsabschnitt 5b für die Bereiche sowohl innerhalb als auch außerhalb von immissionsschutzrechtlich relevanten,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

erheblichen baulichen Eingriffen in den Schienenweg untersucht, ob die Einwirkungen aus Erschütterungen aus dem Schienenverkehr aufgrund der betrieblichen Veränderungen im Prognosefall gegenüber dem Weiterführungsfall eine grundrechtlich relevante Grenze überschreiten werden. Die angeordneten Nachmessungen der tatsächlich auftretenden Erschütterungen dienen - nicht zuletzt wegen der besonderen Bodenverhältnisse aufgrund des Bergbaus - der Verifizierung der prognostizierten Erschütterungen.

Schließlich enthielten die Einwendungen umfangreiche Ausführungen zu den aus Sicht der Einwender anzuwendenden rechtlichen und technischen Vorschriften zur Beurteilung der Erschütterungen aus dem Schienenverkehr. In diesem Zusammenhang führten die Einwender auch eine Vielzahl tatsächlich aufgetretener Tagesbrüche auf und entwarfen Unfallszenarien, die durch das Zusammenwirken des infolge des Bergbaus vorgeschädigten Bodens mit dem vermehrten Schienenverkehr entstehen könnten.

Das Einwendungsverfahren dient dem rechtlichen Gehör für einen weit gefassten Personenkreis zur Wahrung eigener subjektiven Rechte und Belange. Die Einwendung muss sachliches Gegenvorbringen enthalten. Dieser Anforderung genügte die Schilderung rein fiktiver Unfallszenarien nicht. Die in der Auflistung mitgeteilten, tatsächlich aufgetretenen Bergschäden hatten in den meisten Fällen keinen örtlichen Bezug zu Höntrop, jedenfalls keinen zur antragsgegenständlichen Planung. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Ausführungen der Einwender zur Kenntnis genommen und bei der Bewertung der Erschütterungssituation in Höntrop berücksichtigt, auch wenn diese Einwendungsteile hier nicht wiedergegeben werden.

Unterschottermatten

Einwendung

Die Einwender fordern für die Bahnstrecke 2291 im Abschnitt Wattenscheid-Höntrop Erschütterungsschutz am Schienenweg in Form von Unterschottermatten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Gemäß ihren vorstehenden Ausführungen hält die Vorhabenträgerin in den Baulücken keine erschütterungsmindernden Maßnahmen (z.B. Unterschottermatten) für erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Obwohl an den untersuchten Immissionsorten eine Zunahme der Erschütterungen im Prognosefall gegenüber dem Weiterführungsfall wahrnehmbar sein wird, jedoch weder im Weiterführungsfall noch im Prognosefall die Grenze zumutbarer Erschütterungen überschritten und vielmehr der höchstzulässige Anhaltswert eingehalten wird, besteht kein Anspruch auf Vorkehrungen zum Erschütterungsschutz, wie beispielsweise durch den Einbau von Unterschottermatten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.4.24.6 Stoffliche Immissionen

Zunahme der Feinstaubbelastung durch vermehrten Straßen- und Schienenverkehr

Einwendung

Die Einwender tragen vor, dass der Ausbau der Bahnstrecke zu einer Zunahme der Immissionsbelastung durch Feinstäube an ihrem Wohnort führen werde. Die Luft in der Region sei jetzt schon mit Schadstoffen belastet, so dass eine weitere Zunahme der Luftschadstoffe nicht zu vertreten sei. Die Einwender weisen darauf hin, dass der Straßenverkehr hohe Belastungen vor allem durch Stickoxide und Feinstäube verursache, die erwiesenermaßen gesundheitsschädlich seien. Erst kürzlich sei das Luftreinhaltegesetz auf europäischer Ebene novelliert worden. Grenzwerte für die Belastung mit Feinstäuben seien festgesetzt worden. Die Einwender bezweifeln, dass diese Grenzwerte eingehalten werden.

Die Einwender befürchten eine Zunahme der Feinstaubbelastung sowohl durch den Straßenverkehr als auch durch den Schienenverkehr. Infolge der Verlegung der Regionalverkehrslinien auf die S-Bahn-Strecke werde der Parkplatz am Haltepunkt Höntrop verstärkt genutzt. Der Straßenverkehr in Höntrop werde insgesamt zunehmen. Der beschränkte Bahnübergang Ginsterweg werde durch den vermehrten Zugverkehr meist geschlossen sein. Die vor dem geschlossenen Bahnübergang haltenden Kraftfahrzeuge würden einen Rückstau verursachen und verstärkt Feinstaub ausstoßen. Außerdem werde die Feinstaubbelastung durch die Zunahme des Zugverkehrs erhöht, insbesondere durch Abbremsen und Anfahren der Züge am Haltepunkt Höntrop. Eine Betrachtung dieser Entwicklungen fehle in diesem Planfeststellungsverfahren völlig. Die Einwender fordern, dass zur Immissionssituation durch Feinstaub ein Gutachten erstellt wird, weil die Vorhabenträgerin als Verursacher dieser Veränderungen zu sehen sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Beitrag der beim Schienenverkehr emittierten Feinstäube PM₁₀ mit einem Anteil von 0,8 bis 4,5 Prozent am gesamten Feinstaubaufkommen sehr gering sei. Auf Grund dieser Sachlage könne davon ausgegangen werden, dass eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation durch den Eisenbahnbetrieb nicht erfolgen werde.

Eine Minderung der Feinstaubbelastungen durch Kraftfahrzeuge betreffe nicht den Aufgabenbereich der Vorhabenträgerin.

Bewertung und Entscheidung

§ 47 BImSchG und die 39. BImSchV befassen sich mit der flächenbezogenen Luftreinhaltung und richten sich an die dafür zuständigen Landesbehörden (z. B. mit der Verpflichtung zur Erstellung von Maßnahmenplänen bei Grenzwertüberschreitungen). Dies bedeutet, dass

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

die zuständigen Behörden im Rahmen des § 47 BImSchG i.V.m. der 39. BImSchV die Einhaltung der Grenzwerte, unter Zugrundelegung der Gesamtsituation, zu überwachen haben.

In den Planunterlagen werden in Bezug auf Luftschadstoffe die Immissionsgrenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) aufgeführt. Diese Verordnung ist mit Inkrafttreten der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) am 06.08.2010 außer Kraft getreten. In beiden Verordnungen sind die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Stickstoffdioxid (NO₂) und Partikel (PM₁₀) jedoch identisch.

Die 39. BImSchV ist zwar - auch soweit es um die Einhaltung künftiger Grenzwerte geht - bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben anwendbar. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der Verordnung im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Die Grenzwerte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (§ 47 BImSchG, § 11 der 39. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind. Zwar werden hierdurch auf die Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird durch die Regelungen des BImSchG und der 39. BImSchV jedoch nicht beschränkt. Sie schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren nicht unberücksichtigt bleiben. Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und sie hierzu - gegebenenfalls in Form von Vorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG - einer Lösung zuführen muss. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das gilt auch für das Verhältnis von Planfeststellung und Luftreinhalteplanung. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obwohl absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Verkehrsanlage herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lassen. Für die Annahme, dass dies nicht möglich sei, müssten deshalb besondere Umstände vorliegen, die sich vor allem aus ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten (zentrale Verkehrsknotenpunkte, starke Schadstoffvorbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten) ergeben können.

Hieran gemessen sind die Forderungen der Einwender zurückzuweisen, weil nicht davon auszugehen ist, dass die von dem Vorhaben herrührenden Schadstoffimmissionen für sich genommen die zulässigen Grenzwerte überschreiten. Der Beitrag der beim Schienenverkehr emittierten Feinstaub PM₁₀ am gesamten Feinstaubaufkommen ist sehr gering. Der Eisenbahnverkehr beeinflusst die Gesamtsituation nicht in relevanter Höhe. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene kann vielmehr dazu beitragen, die Feinstaubbelastung zu reduzieren.

Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaubaufkommen

Einwendung

Die Einwender tragen vor, dass auf Seite 45 des Erläuterungsberichtes ausgeführt werde, dass Studien der Umweltmess GmbH aus 2000 und 2001 belegen, dass es nur zu Grenzwertüberschreitungen der 22. BImSchV in Zentren größerer Städte mit hohem Individualverkehr kommt. Dies treffe nach Einschätzung der Einwender doch gerade für das Ruhrgebiet mit einer Aneinanderreihung von Zentren größerer Städte zu. Die Einwender folgern daraus, dass dies grundsätzlich als Anhaltspunkt für unzumutbare Immissionen zu sehen sei, aus dem sich ein Regelungsbedarf ergebe. Die Einwender fragen, ob entlang der Bahnstrecken, die von der Planung des RRX betroffen sind, konkret Grenzwertüberschreitungen auftreten bzw. ob Grenzwertüberschreitungen nach Umsetzung der Planung auftreten werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert wie vorangehend, dass der Beitrag der beim Schienenverkehr emittierten Feinstäube mit einem Anteil von 0,8 bis 4,5 Prozent am gesamten Feinstaubaufkommen sehr gering sei. Auf Grund dieser Sachlage könne davon ausgegangen werden, dass eine wesentliche Beeinflussung der Gesamtsituation durch den Eisenbahnbetrieb nicht erfolgen werde.

Bewertung und Entscheidung

Feinstaub kann sowohl aus natürlichen wie auch aus anthropogenen Quellen stammen. Hauptverursacher des anthropogenen Anteils am Feinstaub in Deutschland waren um 2001 die Wirtschaft mit 74.000 t/Jahr, der Verkehr mit 64.000 t/Jahr, die Privathaushalte mit

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

33.000 t/Jahr, die Elektrizitäts- und Fernheizwerke mit 19.000 t/Jahr, die Landwirtschaft mit 15.000 t/Jahr, so dass sich eine Gesamtmenge von etwa 205.000 t/Jahr ergab. Innerhalb des Verkehrssektors trug der Straßenverkehr mit 42.000 t/Jahr, der Schienenverkehr mit 6.000 t/Jahr, der Luftverkehr, Schiffsverkehr und sonstiger Verkehr mit 16.000 t/Jahr zur Gesamtmenge von 64.000 t/Jahr bei. Nach diesen auf Angaben des Umweltbundesamtes beruhenden Zahlen trägt der Schienenverkehr mit 9,4 Prozent zur Entstehung von Feinstaub über alle Verkehrsträger gesehen und mit 2,9 Prozent an der Gesamtfinstaubbelastung in Deutschland bei. Weiter bestätigen diese Angaben die im Erläuterungsbericht unter Abschnitt 4.7.4 beschriebenen Untersuchungs- und Messergebnisse, denen wiederum die im Abschnitt 4.7.5 aufgeführten Studien zugrunde liegen.

Abgesehen von der bisher dargestellten Gesamtsituation, nach der der Beitrag des Schienenverkehrs an der Gesamtmenge des Feinstaubaufkommens in Deutschland sehr gering ist, bestehen aber auch für die konkrete örtliche Situation der Einwander in Bochum keine Anhaltspunkte für eine unzumutbare Feinstaubbelastung aus dem Eisenbahnbetrieb.

Die Europäische Kommission und die Europäische Umweltagentur haben im European Pollutant Release and Transfer Register aktuelle Karten (Stand der Daten 2016) veröffentlicht. Die deutschsprachige Internetseite wird vom Umweltbundesamt unter www.thru.de zur Verfügung gestellt. Dort werden in einem Kartenraster von 5 km x 5 km für auszuwählende Orte und verschiedene Darstellungsoptionen (Sektoren bzw. Branchen, Schadstoffe, Stand der Daten) die jeweiligen Belastungen angegeben. Danach sind in Bochum insgesamt nur sehr geringe Belastungen durch Feinstaub aus dem Schienenverkehr gegeben. Über alle Stadtteile gesehen besteht in Wattenscheid sogar die geringste Belastung.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes vom November 2019 führen die Messnetze der Länder seit dem Jahr 2000 flächendeckende Messungen von Feinstaub der Partikelgröße PM₁₀ und seit 2008 auch der Partikelgröße PM_{2,5} durch. Auch hier liefern die vorhandenen Messdaten für die konkrete örtliche Situation im Planfeststellungsabschnitt keine Anhaltspunkte für unzumutbare Feinstaubbelastungen.

Die Vorhabenträgerin war nicht verpflichtet, Messungen zur Feinstaubbelastung durchzuführen und gutachterlich bewerten zu lassen. Der Planfeststellung durften die Ergebnisse der vom Umweltbundesamt bzw. der von der Europäischen Kommission und der Europäischen Umweltagentur veröffentlichten Daten zugrunde gelegt werden.

B.4.24.7 Straßenverkehrsanlagen und Straßenverkehr

Parkplatzsituation am S-Bahn-Haltepunkt Höntrop und im Wohngebiet

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender vermuten, dass es durch den zusätzlichen Halt der RE 16 und der RB 40 am S-Bahn-Haltepunkt Höntrop zusätzliche Nutzer des Park+Ride-Platzes geben werde, und fordern einen Ausbau des Parkplatzes.

Der Park+Ride-Platz am S-Bahn-Haltepunkt Höntrop sei bereits jetzt schon überlastet. Die Autos würden deshalb in der Straße In der Hönnebecke und den einmündenden Seitenstraßen geparkt. Ein Parken in der Nähe des eigenen Hauses sei den Einwender oft heute schon nicht mehr möglich.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Ausbau des Parkplatzes am Bahnhof Wattenscheid-Höntrop liege nicht im Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin, sondern obliege der Stadt Bochum.

Bewertung und Entscheidung

Der Ausbau des Parkplatzes ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, er ist damit von der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen. Weder die in § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG geregelte Konzentrationswirkung der Planfeststellung noch der Grundsatz der Problembewältigung erfordern eine entsprechende Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Aus dem Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG folgt zwar, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und hierzu einer Lösung zuführen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57 m.w.N.). Dies bedeutet, dass die Planfeststellungsbehörde selbst eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu treffen hat, und zwar gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG auch über die notwendigen Folgemaßnahmen. Diese kompetenzerweiternde Wirkung gilt jedoch nur soweit, wie die Folgemaßnahmen dazu dienen, nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen zu verhindern (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, NVwZ 1989,153; BVerwG, Beschluss vom 31.08.1995 - 11 VR 14/94, NVwZ-RR 1996,187).

Weder die mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Baumaßnahmen selbst noch das den Baumaßnahmen zugrundeliegende Betriebskonzept für die Bahnstrecken beeinträchtigen die Funktionsfähigkeit des bestehenden Parkplatzes. Vielmehr ist ein Ausbau des Parkplatzes sinnvoll, um die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu verbessern. Dies steigert auch die Attraktivität des öffentlichen Schienenverkehrs, rechtfertigt aber nicht, in diesem Planfeststellungsbeschluss Änderungen der Straßenverkehrsanlagen, zu denen der Parkplatz zählt, aus Gründen der Zweckmäßigkeit mitzuerledigen. Die Stadt Bochum verfügt über das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium für diese Maßnahme. Als Straßenbau- lastträgerin und Straßenverkehrsbehörde hat sie die entsprechenden rechtlichen Vorschriften und technischen Regelwerke einzuhalten. Es ist nicht erkennbar, dass hier ein ungelös-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

tes Problem verbleibt, wenn der an sich zuständigen Behörde die optimale oder wünschenswerte Lösung überlassen wird.

Zunahme des Straßenverkehrs im Wohngebiet

Einwendung

Die Einwender sehen sich persönlich von den straßenverkehrlichen Veränderungen betroffen. Durch die zusätzlichen Nutzer der Regionalbahnen werde auch der Autoverkehr in der Straße der Einwender in Höntrop zunehmen. Dadurch stiegen hier die Lärm- und Abgasbelastungen, der Feinstaubanteil in der Luft und die Unfallgefahr durch Straßenverkehr. Die Einwender befürchten auch hier gesundheitliche Risiken und fordern deshalb ein Konzept der Vorhabenträgerin zur Vermeidung dieser straßenverkehrlichen negativen Auswirkungen.

Durch die Zunahme des Straßenverkehrs vor allem in der Straße In der Hönnebecke, aber auch in den Seitenstraßen, seien Schulkinder und spielende Kinder einer größeren Gefahr ausgesetzt.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin geht nicht von negativen verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben aus, insbesondere nicht von einer Erhöhung der Gefahren für spielende Kinder und Schulkinder.

Bewertung und Entscheidung

Das Abwägungsgebot gibt Betroffenen einen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer planungsrechtlich relevanten Belange. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich dabei um subjektive Rechtspositionen handelt (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, 435).

Allerdings sind die von den Einwendern befürchteten Lärm- und Abgasbelastungen durch den Straßenverkehr sowie die befürchteten Unfallgefahren noch vom Gemeingebrauch der vorhandenen und im Rahmen des Projektes RRX in keiner Weise geänderten Straßen gedeckt.

Der Anlieger einer an seinem Grundstück vorbeiführenden und dem Gemeingebrauch gewidmeten Straße ist grundsätzlich mit dem Schicksal der Straße verbunden, er muss den Gemeingebrauch Dritter und den Anliegergebrauch, der aus der allgemeinen Zweckbestimmung resultiert, hinnehmen. Insbesondere kann der Anlieger nicht verlangen, dass der Verkehr auf der an seinem Grundstück vorbeiführenden Straße seiner Art und/oder seinem Umfang nach stets unverändert bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.10.1976 - VII C 24.73, NJW 1977, 2367; Urteil vom 29.04.1977 - IV C 15.75, BVerwGE 54,1; Urteil vom 06.08.1982 - IV C 58.80, DVBl. 1982, 1098).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Demgemäß schützt die Einwender ihre Stellung als Anlieger regelmäßig nicht vor solchen Einwirkungen, die mit dem zulässigen Gemeingebrauch der Straße durch andere allgemein bzw. hier mit dem im Interesse der Allgemeinheit erfolgenden Betrieb eines Haltepunkts des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs verbunden sind.

Bahnübergang Ginsterweg

Einwendung

Die Einwender befürchten auch, dass der beschränkte Bahnübergang Ginsterweg durch die Zugverdichtung meist geschlossen sein werde. Eine Betrachtung dieser Entwicklungen fehle in diesem Planfeststellungsverfahren völlig. Da die Vorhabenträgerin als Verursacher dieser Veränderungen zu sehen sei, müsse von der Vorhabenträgerin ein Verkehrsgutachten beauftragt werden, das diese Veränderungen untersucht.

Durch die Zugverdichtung werde der Bahnübergang Ginsterweg häufig geschlossen sein. Die Wartezeiten werden dadurch sowohl für Autos als auch für Fußgänger deutlich länger. Da die Einwender mehrmals täglich den Bahnübergang überqueren, werden sie deutlich mehr Zeit aufwenden müssen. Eine Querung der Trasse werde unattraktiver. Daraus ergebe sich eine verstärkte Trennwirkung durch die Bahntrasse für die Einwender und das heimatische Ortsgefühl werde deutlich eingeschränkt. Der südlich der Trasse liegende Bereich werde für die Einwender zunehmend abgegrenzt und fremd.

Durch die längeren Wartezeiten komme es zu vermehrtem Rückstau von Autoschlangen, die sich bei geschlossener Schranke vor dem Bahnübergang bildeten. Dieser Rückstau reiche in beide Richtungen der Straße In der Hönnebecke oft über mehr als 50 m hinaus. Durch das Laufenlassen der Automotoren bei geschlossener Schranke entstehen auch vor dem Haus der Einwender neben zusätzlichen Lärmbelastungen massive Abgasmengen (einschließlich Feinstäube), die ein großes gesundheitliches Risiko für die Einwender darstellen. Die Einwender fordern ein Konzept der Vorhabenträgerin zur Vermeidung dieser Entwicklungen.

Durch den Rückstau bei geschlossener Schranke komme es für die Einwender zu einem weiteren, bislang nicht betrachteten Problem. Durch die Situation in der Straße In der Hönnebecke könnten Rettungsdienste (Krankenwagen, Feuerwehren) nicht mehr ungehindert an den Autoschlangen vor dem Bahnübergang vorbeifahren. Dadurch ginge kostbare Rettungszeit verloren. Schon jetzt hätten die Einwender große Sorge, dass eine eventuell notwendige Rettung für sie zu spät kommen könnte. Durch die Taktverdichtung erhöhe sich dieses Risiko deutlich. Die Einwender fragen, welche Maßnahmen die Bahn plane, um dieses Risiko für die Einwender zu beseitigen.

Durch die Zugverdichtung steige für die Einwender auch die optische und akustische Belästigung durch das Signal am Bahnübergang. Die Einwender fordern geeignete Maßnahmen, die eine Zunahme der Licht- und Geräuschemissionen verhindern.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender fordern die Überprüfung der Sicherheit des Bahnübergangs Ginsterweg und gegebenenfalls die Schließung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Bahnübergang Ginsterweg in km 140,096 der Strecke 2291 sei eine rechnergesteuerte Blinklichtanlage und zeichne sich durch kurze Schließzeiten aus.

Im betroffenen Abschnitt der Strecke 2291, in dem der Bahnübergang Ginsterweg liege, erfolge im Rahmen des Projekts Rhein-Ruhr-Express keine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Außerdem seien im Bahnübergangsbereich keine zusätzlichen Signale geplant. Der Bestandsschutz beim Bahnübergang Ginsterweg bleibe daher erhalten.

Auf der Strecke führen derzeit 6 Züge pro Stunde (S 1 im 20-Minuten-Takt), zukünftig werden es planmäßig 10 Züge pro Stunde sein (S 1 im 20-Minuten-Takt, RE 16 und RB 40 jeweils im 60-Minuten-Takt).

Die Vorhabenträgerin geht nicht von einer zusätzlichen Belastung durch den Straßenverkehr aus.

Die DB Netz AG sei als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen. Durch die Einhaltung und Anwendung der gültigen Regelwerke und der anerkannten Regeln der Technik werde dies gewährleistet. Die Anforderungen der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen würden bei Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen berücksichtigt.

Bewertung und Entscheidung

Umwege und Rückstau durch Verlängerung der Schrankenschließzeiten

Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich des Entstehens von Umwegen und der Verlängerung der Schrankenschließzeiten stellen Belange dar, die unterhalb der Rechtsschwelle bleiben und der Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen.

Abwägungsbeachtlich sind nur schutzwürdige Belange. Ein Planbetroffener hat auf Grund des Abwägungsgebotes nur ein subjektives Recht darauf, dass seine Belange planerisch abgearbeitet werden. Ein Beispiel für diese Art von Belangen ist das Interesse eines Anliegers an der Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung. Selbst die Aufhebung eines Bahnübergangs kann durch eine geänderte Wegführung zu Nachteilen (z.B. Umwegen) führen, ohne dass sich der betroffene Anwohner auf ein der Planung entgegenstehendes Recht berufen kann (vgl. Vallendar/Wurster in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18 Rn. 149).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Schrankenschließzeiten verlängern sich noch nicht in einer Größenordnung, dass Maßnahmen am Bahnübergang zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit als Folge des planfestgestellten Vorhabens zu veranlassen wären.

Zunahmen von Lärm und Luftschadstoffen durch Verlängerung der Schrankenschließzeiten

Durch Baumaßnahmen betreffend Eisenbahnbetriebsanlagen hervorgerufen können zwar auch Straßenverkehrslärmlasten sein, die aus Unterbrechungen und Neuordnungen von Straßenverkehrsbeziehungen als notwendige Folgen der Eisenbahn-Baumaßnahmen herühren (vgl. VGH München, Urteil vom 27.09.1994 - 8 B 93/1522, juris). Sie sind gleichwohl bei der Ermittlung zulässiger, von Eisenbahn-Baumaßnahmen ausgehenden Lärmlasten nicht zu berücksichtigen, weil sie nicht von einem errichteten oder baulich veränderten Schienenweg ausgehen (vgl. VGH München, Urteil vom 21.02.1995 - 20 A 93.40080, juris).

Abgesehen davon, dass in Höntrop weder bestehende Straßen noch bestehende Schienenwege durch das Vorhaben baulich geändert werden, ist eine Zunahme der Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase aus dem Straßenverkehr durch Kraftfahrzeuge, die - zukünftig auch länger - vor den geschlossenen Schranken des Bahnübergangs Ginsterweg warten müssen, nicht erkennbar, weil die Motoren der wartenden Kraftfahrzeuge abzustellen sind.

Von Fahrzeugführern, die vor einem geschlossenen Bahnübergang warten müssen, sind § 30 Abs. 1 Satz 1 und 2 der StVO zu beachten. Danach sind bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen. Nach § 49 Abs. 1 Nr. 25 der StVO handelt ordnungswidrig im Sinne des § 24 der StVO, wer vorsätzlich oder fahrlässig u.a. gegen eine Vorschrift über den Umweltschutz nach § 30 Abs. 1 StVO verstößt.

An einen geschlossenen Bahnübergang können die Fahrzeugführer nur mit verminderter Geschwindigkeit und entsprechend abnehmenden Fahrgeräuschen und geringerem Abgasausstoß heranfahren.

Sicherheit am Bahnübergang Ginsterweg

Nach § 3 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EKrG) sind Kreuzungen, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5 EKrG) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7 EKrG)

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen, durch die Herstellung von Sichtflä-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

chen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.

Die Vorschrift des § 3 EKrG betrifft Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Kreuzungen und bestimmt deren Art und Umfang. Verbesserungsmaßnahmen sind solche, durch die eine Kreuzung beseitigt (§ 3 Nr. 1 EKrG), entlastet (§ 3 Nr. 2 EKrG) oder geändert wird (§ 3 Nr. 3 EKrG).

§ 3 EKrG wendet sich an die kreuzungsbeteiligten Baulastträger direkt und fordert eine Verbesserung der bestehenden Kreuzung unter bestimmten Voraussetzungen, nämlich wenn und soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der absehbaren Verkehrsentwicklung erfordert. Das EKrG geht als Spezialrecht den Rechtsvorschriften vor, die für die sich kreuzenden Straßen und Eisenbahnen im Übrigen gelten. Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastregelungen, die eine Ermessensentscheidung beinhalten, sind die Kreuzungsbeteiligten zur Änderung verpflichtet, wenn und soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordern. § 3 EKrG regelt eine eigenständige kreuzungsrechtliche Baulast für die Kreuzungsbeteiligten (vgl. BVerwG, VkB1. 1993, 439; BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 28/90). Danach sind die Kreuzungsbeteiligten zum Handeln verpflichtet, wenn die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf ihrem Verkehrsweg dies erfordert. Diese Handlungspflicht tritt aber unabhängig davon ein, wodurch die Beeinträchtigung hervorgerufen worden ist; sie wird selbst dann ausgelöst, wenn die Beeinträchtigung sich nur durch bauliche Maßnahmen an dem anderen Verkehrsweg beseitigen lässt (vgl. BVerwG, a.a.O.; Marschall/Schweinsberg, EKrG, 2000, § 3 Rn. 1.1, 2.1).

Mit der Fassung „nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7)“ sollte klargestellt werden, dass das Gesetz keinen unmittelbaren Anspruch eines Dritten begründen wollte, vielmehr nur die Beteiligten und diese nur im Rahmen der im Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten zum Handeln verpflichten wollte (vgl. Marschall/Schweinsberg, a.a.O., Rn. 1.4).

Die Baulastträger sind grundsätzlich verpflichtet, durch bauliche Maßnahmen die Verkehrsanlage so zu gestalten, dass sie den regelmäßigen Verkehrsverhältnissen genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 28/90).

Die in technischen Vorschriften und Richtlinien gegebenen Maßnahmen stellen in der Regel nur Mindestanforderungen auf. Durch besondere örtliche Verhältnisse kann es durchaus gerechtfertigt sein, Maßnahmen im Sinne des § 3 EKrG als erforderlich zu halten, die über diese Vorschriften und Richtlinien hinausgehen. Es bedarf dazu jedoch einer besonderen Begründung (vgl. Marschall/Schweinsberg, a.a.O., Rn. 2.2).

Der Gesetzgeber erwartet von den Beteiligten, dass sie sich nach Möglichkeit verständigen und eine Vereinbarung im Geiste des Gesetzes treffen. In der amtlichen Begründung zum Gesetz (BT-Drs. III, 1683) heißt es dementsprechend, dass die an einer Kreuzung Beteiligten verpflichtet sind, sich untereinander um eine Verständigung über die für die Verbesse-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

rung der Verkehrsverhältnisse erforderlichen Maßnahmen zu bemühen (vgl. Marschall/Schweinsberg, a.a.O., § 3 Abschnitt 4). In erster Linie sollen die Beteiligten selbst handeln und sich über die notwendigen Maßnahmen verständigen. Das EKrG soll den Beteiligten vor Augen führen, dass sie selbst in erster Linie für die Sicherheit an ihren Kreuzungen zu sorgen haben.

Beteiligte an einer Kreuzung sind gemäß § 1 Abs. 6 EKrG das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße. Soweit der Bund oder die Länder zu den Kreuzungsmaßnahmen Beiträge leisten müssen oder Zuschüsse gewähren, werden sie damit nicht Kreuzungsbeteiligte im Sinne des § 1 Abs. 6 EKrG. Ebenso wenig ist die Planfeststellungsbehörde Kreuzungsbeteiligte.

Der Bahnübergang Ginsterweg liegt in km 149,096 der Strecke 2291 und stellt eine innerörtliche Verbindung zwischen der nördlich und südlich der Strecke gelegenen Wohnbebauung des Ortsteils Wattenscheid-Höntrop dar. Dieser Bahnübergang soll nach dem Willen der Vorhabenträgerin baulich nicht geändert werden. Die Erneuerung der elektrotechnischen Ausrüstung der Bahnübergangssicherungsanlage wurde als Unterhaltungsmaßnahme außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Eine bauliche Änderung des Bahnübergangs ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Über eine eventuelle Änderung der Straßenanlagen haben sich die Kreuzungsbeteiligten eigenverantwortlich abzustimmen. Sollte sich auf Grund dieser Abstimmung die Notwendigkeit baulicher Änderungen der Bahnübergangssicherungsanlage, des Kreuzungsbereichs oder auch der Straßenanlagen im näheren Umfeld der Kreuzung ergeben, ist das entsprechend dem anzuwendenden Fachplanungsgesetz erforderliche Zulassungsverfahren durchzuführen.

Milieuschutz

Auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung kann ein Grundstücks- oder Wohnungseigentümer nicht vertrauen. Dem Fachplanungsrecht ist ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen. Deshalb stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende Grundstückswertminderung für sich allein keine eigenständigen Abwägungspositionen dar (vgl. Vallendar/Wurster, a.a.O., Rn. 152).

B.4.24.8 Eisenbahnbetriebsanlagen und Eisenbahnverkehr

Verkehr der historischen Züge des Eisenbahnmuseums Dahlhausen

Einwendung

Die Einwender tragen vor, dass bisher die historischen Züge des Eisenbahnmuseums Dahlhausen auf der S-Bahn-Strecke gefahren seien, und fragen, ob diese historischen Fahrten auch weiterhin möglich sein werden; die Einwender fordern eine Beibehaltung dieses kulturellen Ereignisses.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Fahrten der historischen Züge werden aus Sicht der Vorhabenträgerin weiterhin möglich sein.

Bewertung und Entscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss dient der fachplanungsrechtlichen Zulassung des Baus und der Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen; er enthält keine einschränkende Regelungen über den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu dieser öffentlichen Eisenbahninfrastruktur.

Tarifgestaltung

Einwendung

Die Einwender befürchten, dass der RRX nicht mit den Tarifen Schokoticket, Barenticket, Ticket 1000 oder ähnlichen Tickets zu nutzen ist. Dadurch würden für die Einwender zusätzliche Kosten für Zugfahrten von Bochum nach Wattenscheid und Essen-Kray entstehen. Die Einwender fragen, ob durch das Premiumprodukt RRX die Fahrtkosten für zurzeit vorhandene RE-Verbindungen erhöht werden und welche Regelungen von der Bahn geplant seien.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sei durch den Bund beauftragt, die Planung und den Bau der Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express durchzuführen. Das Tarifsysteem sei nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese Themen lägen im Verantwortungsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR).

Bewertung und Entscheidung

Die von den Einwendern aufgeworfene Frage der Tarifgestaltung ist kein Regelungsgegenstand eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses, der der fachplanungsrechtlichen Zulassung des Baus und der Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen dient.

Nachholung bisher vernachlässigter Unterhaltungsmaßnahmen

Einwendung

Die Einwender fordern, dass die bestehenden Gleise vor einer Taktverdichtung erst einmal repariert werden. Seit vielen Jahren existiere direkt vor dem Haus der Einwender ein Sprung in der Schiene, so dass die Züge in Richtung Essen „knallen“. Die Bahn sei bislang nicht in der Lage gewesen, diesen Fehler zu beseitigen. Es sei nicht zu verantworten, dass beschädigte Gleise zusätzlich durch eine Taktverdichtung belastet werden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Den Hinweis der Einwender auf eine mögliche Schadensstelle an den Gleisanlagen habe die Vorhabenträgerin an die für die Instandhaltung zuständige Stelle der DB Netz AG weitergegeben. Reparaturen an der bestehenden Infrastruktur seien nicht Gegenstand des Vorhabens.

Bewertung und Entscheidung

Maßnahmen, die auf die Unterhaltung einer vorhandenen Betriebsanlage abzielen, sind keine Änderungen im planungsrechtlichen Sinne und erfordern somit keine (erneute) Zulassungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG; sie sind somit auch nicht Regelungsgegenstand einer solchen Zulassungsentscheidung. Unterhaltungsmaßnahmen umfassen alle Maßnahmen zur Instandhaltung und erforderlichenfalls Instandsetzung einer Anlage. Sie dienen der Bewahrung bzw. der Wiederherstellung des Sollzustandes einer Anlage.

Verhinderung des Betretens der Gleisanlagen

Einwendung

Die Einwender fordern

- die Überprüfung der Sicherheit der Gleise bei Taktverdichtung, da die Gleise vor dem Haus der Einwender frei zugänglich seien;
- Maßnahmen zur Senkung der Unfall- und Suizidtoten auf diesem Streckenabschnitt;
- dichte Gehölzpflanzung zwischen Straße und Gleiskörper mit festgeschriebenen strukturerhaltenden Pflegemaßnahmen (kein abschnittsweises Auf-den-Stock-setzen, Erhalt insbesondere der unteren Gehölzkulisse).

Erwiderung der Vorhabenträgerin

In der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist eine Einzäunung des Bahngeländes grundsätzlich nicht vorgesehen.

Bewertung und Entscheidung

Es gibt keine gesetzlichen Regelungen, die die Einzäunung der Eisenbahnbetriebsanlagen fordern, um ein beabsichtigtes oder unbeabsichtigtes Betreten zu verhindern. Im Gegenteil kann in einem Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften gerade das Verschulden des Geschädigten liegen.

So handelt z.B. gemäß § 28 AEG i.V.m. § 64b EBO ordnungswidrig,

- wer vorsätzlich oder fahrlässig ohne amtliche Befugnis eine Bahnanlage oder ein Fahrzeug insoweit betritt oder benutzt, als sie nicht dem allgemeinen Verkehrsge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

brauch dient oder als kein besonderes Nutzungsverhältnis dazu berechtigt (§ 64b Abs. 2 Nr. 1 EBO),

- wer sich innerhalb der Gleise aufhält, ohne dass dies zur Erfüllung amtlicher Aufgaben erforderlich oder im Rahmen eines Nutzungsverhältnisses zugelassen ist (§ 64b Abs. 2 Nr. 2 EBO).

Darüber hinaus liegt ein - zumindest mitwirkendes - Verschulden des Geschädigten vor, wenn dieser diejenige Sorgfalt außer Acht lässt, die ein ordentlicher und verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens anzuwenden pflegt (st. Rspr., vgl. BGH, Urteil vom 17.06.2014 - VI ZR 281/13, NJW 2014, 2493, 2394 Rn. 9 m.w.N.). Die Gefährdungshaftung des Bahnbetriebsunternehmers nach § 1 Abs. 1 HaftPflG tritt hinter dem Verschulden eines Fußgängers, der - ohne auf die Bahn zu achten - verbotswidrig die Gleise betritt, vollständig zurück. Die Bahnanlagen sind für jeden Passanten so auffällig, die dort drohenden Gefahren sind so allgemein bekannt, dass jeder diesen Gefahren durch entsprechend angepasstes Verhalten selbst zu begegnen vermag (vgl. OLG Nürnberg, Urteil vom 14.11.2001 - 4 U 2450/01, juris, Leitsatz 2 und Rn. 16). Etwas Anderes kann erst Recht nicht gelten, wenn die Bahnanlagen mit dem Ziel der Selbstschädigung oder Selbsttötung betreten werden.

B.4.24.9 Betriebskonzept

Keine Verlegung von Regionalverkehrszügen auf die S-Bahn-Strecke und keine Taktverdichtung

Einwendung

Die Einwender fordern, dass in den Planfeststellungsantrag folgende Punkte für die Bahnstrecke 2291 im Bereich Höntrop aufgenommen werden:

- weiterhin alleinige Nutzung der Strecke 2291 nur durch S-Bahnen sowie
- keine Taktverdichtung auf der Strecke 2291.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Um den zusätzlichen RRX-Verkehr im Stadtgebiet Bochum abwickeln zu können, kämen grundsätzlich zwei Varianten in Betracht:

- Verlegung der Linien RE 16 und RB 40 von der Fernbahn- auf die S-Bahn-Strecke, so dass auf der Fernbahnstrecke die freien Kapazitäten durch den RRX genutzt werden können oder
- ein umfangreicher Ausbau der Fernbahnstrecke um ein bis zwei Gleise.

Grundsätzlich müssten Ausbauvorhaben nach der Maßgabe geplant und umgesetzt werden, dass die Eingriffe in Natur und Umwelt so gering wie möglich gehalten werden. Da bei der zweiten genannten Variante unter anderem auch deutlich mehr Flächen in Anspruch genommen werden müssten (größtenteils auch private Grundstücke), wurde diese Variante

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

verworfen und die erste Variante gewählt, weil hierbei die Infrastrukturerweiterung auf ein Minimum reduziert wird und diese überwiegend auf bahneigenen Flächen erfolgen kann.

Bewertung und Entscheidung

In den eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen für die Fernbahnstrecken und S-Bahn-Strecken wurde auf der Grundlage der prognostizierten Zugzahlen die erforderliche Eisenbahninfrastruktur ermittelt. Im Ergebnis der Untersuchungen konnte das Betriebsprogramm in der für Personenverkehr geforderten optimalen Betriebsqualität durchgeführt werden. Gleichzeitig wurde jedoch auch die Notwendigkeit erkannt, Regionalverkehrslinien von der Fernbahnstrecke auf die S-Bahn-Strecke zu verlegen, damit die Kapazität der Fernbahnstrecken beim Hinzukommen des RRX-Verkehrs nicht überschritten wird. Die Verlegung der Regionalverkehrslinien macht nur punktuelle infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich. Da die betrieblichen Anforderungen auf diese Weise erfüllt werden konnten, kamen Planungsalternativen nicht ernsthaft in Betracht, noch boten sich solche Alternativen an oder drängen sich gar auf.

Der Verlegung von Regionalverkehrslinien war gegenüber einem Streckenausbau der Vorzug zu geben. Der Ausbau der vorhandenen Strecken um zusätzliche durchgehende Gleise wurde ausgeschlossen, weil dieser Ausbau zwangsläufig zu unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft und in Rechte Dritter geführt hätte. Der größere Kostenaufwand für die Errichtung, die erheblich längere Verfahrens- und Bauzeit und nicht zuletzt die in großem Umfang notwendig werdenden Inanspruchnahmen fremder Grundstücke sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft würden einer zügigen Umsetzung des im Bundeschienenwegegesetz als vordringlicher Bedarf geführten Vorhabens zuwiderlaufen.

Außerdem war die Gestaltungsfreiheit hinsichtlich anderer Lösungen auch durch die verdichtete Siedlungsstruktur eingeschränkt.

Die Planung verstößt dabei nicht gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG, weil das Gebot, Schienenwege möglichst schonend für Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete zu trassieren, durch planerische Abwägung überwunden werden kann (vgl. BVerwGE 71, 163 [165]). In diesem Zusammenhang konnte hier nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Landschaft im Verlauf der bestehenden Trasse bereits durch diese vorgeprägt und mithin weniger empfindlich ist und dass auch die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit des Wohngebiets der Einwander durch die dort bestehende Lärm- und Erschütterungsvorbelastung infolge der vorhandenen Bahnstrecke wesentlich gemindert sind.

Soll durch das Vorhaben Grundeigentum enteignend in Anspruch genommen werden, was bei einem ein- oder zweigleisigen Streckenausbau unausweichlich wäre, so hat dies prinzipiell ein besonderes Gewicht. Nachteilige Beeinträchtigungen, die nicht zu einer unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme führen, sind demgegenüber prinzipiell von geringerem Ge-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

wicht (vgl. Hönig, Fachplanung und Enteignung, Anforderungen der Eigentumsgarantie an die projektbezogene Fachplanung, in: Stürer (Hrsg.), Planungsrecht, Bd. 6, 2001).

Nur wenn es zur Erfüllung einer bestimmten öffentlichen Aufgabe - hier zum Ausbau der Bahnanlagen - unumgänglich erforderlich wäre, das Eigentum an einem Grundstück zu enteignen, wäre den gesteigerten Anforderungen der enteignungsrechtlichen Abwägung entsprochen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 16.12.2002 - 1 BvR 171/02, UPR 2003, 142 [143] m.w.N.). Im vorliegenden Fall können die Planungsziele ohne einen Streckenausbau mit seinen weitreichenden Grundstücksinanspruchnahmen erreicht werden. Ersatzweise ist die Verlegung von Linien des Regionalverkehrs von der Fernbahnstrecke auf die S-Bahnstrecke erforderlich. Der Forderung der Einwender nach einem Verzicht auf eine solche Verlegung kann daher nicht entsprochen werden.

B.4.24.10 Umweltverträglichkeitsprüfung

Untersuchungsraum zur Erfassung der Umweltauswirkungen

Einwendung

Die Einwender monieren, dass eine Betrachtung der Umweltauswirkungen im Bereich der Baulücken vollkommen fehle, und fordern, diese nachzuholen. Die Baulücken seien in engem Zusammenhang mit den erheblichen baulichen Eingriffen am Hauptbahnhof Bochum und in Bochum-Langendreer zu sehen. Durch die dadurch bedingte Steigerung der Zugzahl je Stunde komme es zu betriebsbedingten Auswirkungen im Bereich der Baulücken.

So werde als Folgemaßnahme (Fernwirkung) der baulichen Eingriffe die Anzahl der Züge auf der Strecke 2291 fast verdoppelt. Sich durch die Zugverdichtung möglicherweise ergebende, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen seien getrennt für alle Schutzgüter nach dem UVPG, insbesondere aber für Fauna, Mensch und menschliche Gesundheit, zu erfassen und zu bewerten.

In dem abgegrenzten Untersuchungsraum könnten nicht alle durch den geplanten Ausbau zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen vollständig erfasst werden. Die Baulückenbereiche fehlten vollständig in der Betrachtung, obwohl es hier (z.B. auf der Strecke 2291) durch eine signifikante Erhöhung der Zugfrequenz zu einer potenziellen, betriebsbedingten Beeinträchtigung - wie in Tabelle 6-1 der Unterlagen nach § 6 UVPG dargestellt - kommen kann.

Alle unter Nr. 2.8.3 der Umweltverträglichkeitsstudie aufgeführten betriebsbedingten Wirkungen könnten auch auf die Bereiche der Baulücken der Strecke 2291 aufgrund einer signifikant höheren Gleisfrequenz zutreffen.

Für die Baulücken würden demnach folgende Betrachtungen fehlen:

- betriebsbedingte Verlärmung der Fauna,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- betriebsbedingte Störung der Avifauna durch visuelle Reize,
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Vögeln und Fledermäusen durch Kollision,
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Bereichen mit Bedeutung für die Erholung durch Lärmimmissionen und optische Störungen,
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Bereichen mit Bedeutung für das Wohnen durch Lärmimmissionen, optische Störungen und Erschütterungen.

Zu den einzelnen Schutzgütern tragen die Einwender vor:

Schutzgut Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit, Freizeit und Erholung

Die Einwender tragen vor, dass es aufgrund der Erhöhung des Bahnverkehrs in der Baulücke auf der Strecke 2291 beim Schutzgut Mensch durch Lärmimmissionen, optische Störungen und Erschütterungen zu (betriebsbedingten) erheblichen Beeinträchtigungen hinsichtlich Wohnen, Erholung und Freizeit als Fernwirkung durch baulichen Maßnahmen für den RRX kommt.

Dass die zu erwartenden Auswirkungen auf den Menschen überwiegend durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung entstehen, werde in der Unterlage nach § 6 UVPG unter der Nr. 6.9.2 dargestellt.

Im Bereich der Baulücke der Strecke 2291 mit Zunahme der betriebsbedingten Verlärmung lägen reine Wohnflächen, Schulen, Spielplätze, Grillplätze, wohnungsnaher Erholung, aber auch größere, zur Erholung genutzte Landschaftsbereiche wie Grünzüge, Landschaftsschutzgebiete, offene Wasserflächen, Siepen, Bachläufe.

Eine Erfassung und Bewertung der Schutzgüter des UVPG sowie eine Betrachtung der Auswirkungen durch das Planungsvorhaben sei deshalb auch auf der Strecke 2291 im Bereich von Baulücken zwingend erforderlich, da hier eine zusätzliche betriebsbedingte Verlärmung erfolgt, die in direktem Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme steht.

Schutzgut Tiere

Die Einwender sehen eine Beeinträchtigung der Avifauna, von Fledermäusen, Amphibien, Reptilien und sonstiger planungsrelevanter Arten in den Bereichen der Baulücken.

Aufgrund der vorhandenen Biotopstruktur entlang der Strecke 2291 sei ein Vorkommen von planungsrelevanten Vogelarten, Fledermäusen, Amphibien, Reptilien und sonstiger planungsrelevanter Arten nicht auszuschließen. Durch die Erhöhung des Bahnverkehrs könnten sich Tatbestände nach § 44 BNatSchG ergeben. Dies sei zu überprüfen. Eine artenschutzrechtliche Prüfung sei in diesen Bereich zwingend erforderlich.

insbesondere Vögel

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Entsprechend den Ausführungen unter Nr. 4.1.2.6 der Umweltverträglichkeitsstudie liege der geschätzte Schwellenwert für Beeinträchtigungen von Brutvögeln (Garniel/Mierwald, 2007) bei etwa zehn Zugfahrten je Stunde. Nach der Verlegung der Regionalverkehrslinien RE 16 und RB 40 werde dieser Schwellenwert auf der Strecke 2291 erstmalig erreicht. Eine nachträgliche Betrachtung des Schwellenwertes für Brutvögel an der Strecke 2291 sei deshalb zwingend erforderlich.

Als Datengrundlage seien neben Abfragen bei den Landschaftsbehörden, Biologischen Stationen und dem Landesbüro der Naturschutzverbände auch Potenzialanalysen und Kartierungen entlang der Strecke durchzuführen.

Bei Vogelbeobachtungen hätten die Einwender z.B. Feldsperling, Haussperling, Buntspecht, Grünspecht, Schwanzmeise, Türkentaube, Sperber und Graureiher regelmäßig beobachten können.

insbesondere Fledermäuse

Wie in der Unterlage nach § 6 UVPG dargestellt, ergäben sich insbesondere Beeinträchtigungen für Fledermäuse durch die zunehmende Tötungsgefahr aufgrund des steigenden Bahnverkehrs, ebenso wie eine Qualitätsminderung des Jagdraums durch die betriebsbedingte Vernichtung potenzieller Beutetiere. Der Bahnverkehr steige nicht nur in den geplanten Ausbaubereichen, sondern als direkte Folge auch auf der Strecke 2291. Hier werde die Zuganzahl pro Stunde fast verdoppelt. Die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG würden grundsätzlich gelten. Eine Unterscheidung nach Ausbau, Neubau oder Baulücke sei im BNatSchG nicht vorhanden.

Die Einwender weisen darauf hin, dass für die nach dem BNatSchG streng geschützten heimischen Fledermausarten nicht nur § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG, sondern auch § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gelte, wonach es verboten sei, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Dabei sei zu beachten, dass die zu erwartende Opferzahl nicht so groß sein müsse, dass sie sich auf die Population auswirkt, da es sich hier um einen Individuen- und nicht um einen Populationsschutz handelt. Dies müsse nachgearbeitet und bei der artenschutzrechtlichen Prüfung berücksichtigt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie in dem Scoping-Termin am 24.01.2008 in Düsseldorf unter Beteiligung aller betroffenen Behörden und Verbände festgelegt worden sei. Weitere Untersuchungen in den Baulücken seien aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erforderlich.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Scoping-Verfahren stelle sicher, dass alle Belange des Umwelt- und Naturschutzes abgedeckt seien. Im Projekt RRX habe die Vorhabenträgerin die Scoping-Unterlage erstellt und der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt. In der Scoping-Unterlage sei beschrieben worden, welche Untersuchungen für die Umweltverträglichkeitsstudie entlang der Strecke zwischen Köln und Dortmund notwendig seien. Dabei seien konkret der Untersuchungsrahmen und der Untersuchungsraum entlang der Linienführung beschrieben worden, die sich im Wesentlichen auf die Streckenabschnitte mit geplanten Baumaßnahmen bezögen.

Im Scoping-Termin am 24.01.2008 in Düsseldorf seien die Gebietskörperschaften und die einzubindenden Träger öffentlicher Belange über das Projekt informiert worden. Hierbei seien die Methodik und die Untersuchungstiefe der Umweltverträglichkeitsstudie mit den Verfahrensbeteiligten abgestimmt worden. Ergänzende Hinweise und Anregungen zum Untersuchungsumfang der Umweltverträglichkeitsstudie seien berücksichtigt worden.

Die Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie sei dann auf der Grundlage des UVPG und des Teils III (Umweltverträglichkeitsprüfung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) des Umweltsleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgt.

Schutzgut Menschen

Die Vorhabenträgerin verweist auf ihre Erwiderung zum Schall- und Erschütterungsschutz.

Schutzgut Tiere

Die Vorhabenträgerin sieht keine Beeinträchtigung der Avifauna in den Bereichen von Baulücken.

Laut dem Schlussbericht zum Forschungsvorhaben „Vögel und Verkehrslärm“ (Garniel/Mierwald, 2007) seien zwölf Vogelarten besonders lärmempfindlich gegenüber Eisenbahnverkehrslärm. Keine der im Schlussbericht genannten zwölf Arten sei im Untersuchungsgebiet zum Planfeststellungsabschnitt 5b relevant.

Bei den von den Einwendern genannten bzw. beobachteten Vögeln, die nicht durch die geplanten Baumaßnahmen betroffenen seien, handele es sich ausnahmslos um wenig störungsempfindliche Arten (Garniel/Mierwald, 2010). Eine Ausnahme stelle der Buntspecht dar, der aber hier als Brutvogel im vorgenannten Bereich eher unwahrscheinlich sei, als Nahrungsgast jedoch angenommen werden kann. Als weitere Nahrungsgäste würden Graureiher und Sperber betrachtet, die sich nicht kontinuierlich im Wirkraum aufhielten.

Daher wird seitens der Vorhabenträgerin davon ausgegangen, dass die entsprechenden Reviere auch nach Umsetzung der Planung erhalten bleiben.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag basiere auf der Datenlage der faunistischen Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie, eigener Untersuchungen in Referenzflächen, Da-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

tenabfrage bei den zuständigen Biologischen Stationen sowie der generellen Einschätzung der Lebensraumeignung für einzelne Arten. Diese Daten würden im Ergebnis in der sogenannten Relevanztabelle (Tabelle 1 in Abschnitt 2.1) dargestellt. Die Wirkung der Planung werde in Abschnitt 3 beurteilt, in Abschnitt 4 werden gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Damit sei eine umfassende Vorsorge selbst für nicht nachgewiesene Arten getroffen. Diese Einschätzungen würden auch für die Baulücken gelten.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Fledermäusen, Amphibien, Reptilien und sonstiger planungsrelevanter Arten in den Bereichen von Baulücken verweist die Vorhabenträgerin auf ihre vorstehenden Angaben und Einschätzungen zur Avifauna.

Insbesondere bei den Fledermäusen geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass die Taktverdichtung zu keiner signifikanten Kollisionszunahme gegenüber dem Istzustand mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen führen wird, da selbst in den Referenz-Untersuchungsräumen (Cochet Consult, 2011) sowie den Untersuchungsräumen der faunistischen Untersuchung zur Umweltverträglichkeitsstudie (Laukhuf, 2009) keine tradierten Flugrouten festgestellt wurden.

Bewertung und Entscheidung

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG in der Anlage zum Erläuterungsbericht

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. Die in § 6 Abs. 3 und 4 UVPG genannten Informationen stellen die Mindestanforderungen dar. Über die Form, in der diese Inhalte zu präsentieren sind, sagt § 6 UVPG dagegen nichts aus. Die Vorhabenträgerin kann diese Informationen als geschlossenes Planwerk vorlegen oder aber die notwendigen Inhalte in die Planfeststellungsunterlagen integrieren.

Die Planungspraxis versteht unter einer Umweltverträglichkeitsstudie eine eigenständige, in sich geschlossene Darstellung zum Vorhaben und über die Umweltauswirkungen (vgl. Erbguth/Schink, UVPG, 1996, § 6 Rn. 4). Ein zwingendes Gebot, eine Umweltverträglichkeitsstudie dem Antrag auf Planfeststellung beizufügen, besteht in der hier noch anzuwendenden alten Fassung des UVPG indes nicht. Eine derartige Pflicht folgt insbesondere nicht aus § 6 UVPG. Es muss folglich der Vorhabenträgerin überlassen bleiben, ob sie von der an sich sinnvollen Möglichkeit der Darstellung durch eine (abgeschlossene) Umweltverträglichkeitsstudie Gebrauch machen will (vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urteil vom 17.02.1997 - 4 VR 17/96, juris; Urteil vom 24.11.2004 - 9 A 42/03, juris; Urteil vom 10.10.2006 - 9 B 27/05, NVwZ 2007, 84 [85]).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Umwelterträglichkeitsstudie (Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie in Unterlage 15.1 und Kartenteil in Unterlage 15.2) und auch in der allgemeinverständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung (Anhang 1 zum Erläuterungsbericht in Unterlage 2) erstreckt sich der Untersuchungsraum grundsätzlich auf diejenigen Trassenabschnitte des Planfeststellungsabschnitts, in denen bauliche Maßnahmen vorgesehen sind.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Die räumliche Beschränkung der Umweltverträglichkeitsstudie auf den Bereich der geplanten Baumaßnahmen ergibt sich aus dem Begriff des Vorhabens im UVPG (vgl. Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 2 UVPG und Anwendungsbereich des Gesetzes in § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG, jeweils in Verbindung mit der Anlage 1 zum UVPG).

Nach § 2 Abs. 2 UVPG ist ein Vorhaben

1. nach Maßgabe der Anlage 1
 - a) die Errichtung und der Betrieb einer technischen Anlage,
 - b) der Bau einer sonstigen Anlage,
 - c) die Durchführung einer sonstigen in Natur und Landschaft eingreifenden Maßnahme,
2. die Änderung, einschließlich der Erweiterung
 - a) der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs einer technischen Anlage,
 - b) der Lage oder der Beschaffenheit einer sonstigen Anlage,
 - c) der Durchführung einer sonstigen in Natur und Landschaft eingreifenden Maßnahme.

Der in § 2 Abs. 2 UVPG definierte Begriff des Vorhabens erschließt sich nur aus einer Zusammenschau mit der Anlage 1 zum UVPG, in die eine detaillierte und der Sache nach abschließende Liste (numerus clausus) der UVP-pflichtigen Vorhaben aufgenommen worden ist. Die maßgeblichen Vorhaben sind dort thematisch kategorisiert und gegliedert.

Unter dem Begriff der technischen Anlagen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a) und Nr. 2 Buchst. a) UVPG sollen dabei vor allen Dingen Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, Anlagen des Abfall- und Wasserrechts und schließlich Leitungsanlagen und andere Anlagen nach Maßgabe der Nr. 19 der Anlage 1 zum UVPG verstanden werden. Erfasst wird dabei sowohl die Errichtung als auch der Betrieb einer technischen Anlage. Die Einbeziehung auch des Betriebs einer technischen Anlage ist nicht zuletzt ihrer besonderen Umweltsensibilität im laufenden Betrieb geschuldet.

Umfasst werden von § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. b) und Nr. 2 Buchst. b) UVPG alle sonstigen Anlagen. Dieser Tatbestandsvariante kommt damit erkennbar die Funktion zu, vorhandene Schutzlücken zu schließen und hat vor diesem Hintergrund Auffangcharakter. Der Begriff des Vorhabens umfasst hier - anders als bei einer technischen Anlage - nicht die Errichtung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

und den Betrieb, sondern lediglich den Bau (zu der damit verbundenen inhaltlichen Begrenzung vgl. Appold in: Hoppe/Beckmann, UVPG, § 2 Rn. 77).

Schließlich wird auch die Durchführung einer sonstigen in Natur und Landschaft eingreifenden Maßnahme vom Begriff des Vorhabens nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. c) und Nr. 2 Buchst. c) UVPG erfasst. Die Aufnahme dieses Rechtsbegriffs geht auf den Begriff des Projekts in Art. 1 Abs. 2 Buchst. a) zweiter Spiegelstrich der UVP-RL zurück. Hiernach handelt es sich bei einem Projekt um sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen (vgl. zum Ganzen: Schink, UVPG, § 2).

Von den Verkehrsvorhaben, die unter Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG aufgeführt sind, betreffen Nr. 14.7 den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen und Nr. 14.8 den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, soweit der Bau nicht Teil des Baues eines Schienenweges nach Nr. 14.7 ist. Übereinstimmend mit § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. b) und Nr. 2 Buchst. b) UVPG stellen die Nrn. 14.7 und 14.8 der Anlage 1 zum UVPG auf den Bau - und nicht auch auf den Betrieb - von Schienenwegen bzw. Betriebsanlagen von Eisenbahnen ab.

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist eine Bauplanfeststellung. Die Zulassung erfolgt zwar nicht nur, damit die Bahnanlagen gebaut oder geändert werden, sondern auch, damit sie betrieben werden dürfen („Betriebsanlagen“). Durch den Planfeststellungsbeschluss erwirbt die Vorhabenträgerin aber nur das Recht für den Bau oder die Änderung der Anlage. Die Berechtigung zur Inbetriebnahme der planfestgestellten Anlage gehört nicht zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses. Die Zulassungsentscheidung, die den Betrieb der Anlage gestattet, ist der Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV bzw. der Betriebsaufnahmegenehmigung nach § 7f AEG vorbehalten (vgl. Vallendar in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, 2014, § 18 Rn. 55).

Eine allein auf die Definition des Begriffs des Vorhabens bezogene Betrachtung würde jedoch dem Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gerecht werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht nur vorhabenbezogen, sondern auch wirkungsbezogen.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG sind Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, die von einem Vorhaben im Sinne der Anlage 1 zum UVPG verursacht werden. Auswirkungen auf die Umwelt können je nach den Umständen des Einzelfalls

- durch Einzelursachen, Ursachenketten oder durch das Zusammenwirken mehrerer Ursachen herbeigeführt werden,
- Folgen insbesondere der Errichtung oder des bestimmungsgemäßen Betriebes eines Vorhabens sein, ferner Folgen von Betriebsstörungen oder von Stör- oder Unfällen, soweit eine Anlage hierfür auszulegen ist oder hierfür vorsorglich Schutzvorkehrungen vorzusehen sind,
- kurz-, mittel- und langfristig auftreten,
- ständig oder nur vorübergehend vorhanden sein,
- aufhebbar (reversibel) oder nicht aufhebbar (irreversibel) sein und
- positiv oder negativ - das heißt systemfördernd (funktional) oder systembeeinträchtigend (disfunktional) - sein

(vgl. Nr. 0.3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPVwV).

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung des antragsgegenständlichen Vorhabens konnte für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens nicht alleine auf die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlagen 15.1 und 15.2) zurückgegriffen werden. Vielmehr mussten die notwendigen Inhalte zur Erfüllung der Anforderungen des § 6 UVPG einigen zusätzlichen Unterlagen entnommen werden. Das Planungsbüro, das die Umweltverträglichkeitsstudie und die allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung als Anlage zum Erläuterungsbericht erarbeitet hat, hat auf diese Notwendigkeit bereits im Abschnitt 1 der allgemeinverständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung hingewiesen.

Zur geforderten Erweiterung des Untersuchungsraumes für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Nach § 6 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 UVPG ist eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben nach § 6 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 UVPG beizufügen. Die Mindestangaben nach § 6 Abs. 3 Satz 1 UVPG müssen Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein können (vgl. § 6 Abs. 3 Satz 3 UVPG). Diese Anforderung erfüllen die Unterlagen sowohl in ihrer Gesamtheit, insbesondere aber sind diese Angaben auch in der allgemein verständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung enthalten. Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes für das Schutzgut Menschen hinsichtlich Lärm, Erschütterungen, anderen nichtstofflichen und stofflichen Immissionen ist nicht erforderlich.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Abschnitt 5.1 der allgemein verständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung befasst sich einleitend nur für die Bereiche Bochum Hauptbahnhof und Bochum-Langendreer mit den Vorbelastungen der Siedlungsbereiche durch Lärmimmissionen von Verkehrswegen und von Gewerbe- und Industrieflächen. Für diese beiden Bereiche wird auch kurz auf die bauzeitlichen Lärm- und Staubbelastungen durch den Baustellenverkehr in den Siedlungsbereichen und in den für die Naherholung bedeutsamen regionalen Grünzügen eingegangen. Anschließend werden jedoch die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Planfeststellungsabschnitt zusammenfassend dargestellt. Insbesondere wurde dabei auf die immissionsschutzrechtliche Unterscheidung zwischen Bereichen mit baulichen Eingriffen in den Schienenweg und ohne solche hingewiesen.

Als Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung für die Bereiche mit Erweiterung des bestehenden Schienenwegs um ein Gleis bzw. für die Bereiche mit wesentlicher Änderung durch erhebliche bauliche Eingriffe in den Schienenweg werden die Anzahl der Gebäude und die Anzahl der Schutzfälle genannt, die durch Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV entstehen, sowie die Herleitung des Lärmschutzkonzeptes beschrieben. Ausgehend von sehr hohen Lärmschutzwänden, die theoretisch alle Schutzfälle lösen könnten, wurde unter Berücksichtigung der technischen Realisierbarkeit und des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein Lärmschutzkonzept entwickelt, mit dem über 70 Prozent der Schutzfälle gelöst werden können. Die Gebäude mit verbleibenden Betroffenheiten sind auf ausreichenden passiven Schallschutz zu untersuchen.

In den sogenannten Baulücken wurde geprüft, ob grundrechtsbeeinträchtigende Lärmpegel bestehen oder im Prognosefall erreicht werden, und es wurde ein Lärmschutzkonzept entwickelt, um diese Erhöhung der Beurteilungspegel zu neutralisieren. Mit dem für die Baulücken vorgeschlagenen Verfahren des besonders überwachten Gleises können etwa 85 Prozent der Schutzfälle gelöst werden. Soweit die Pegelerhöhungen durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises wegen örtlicher oder technischer Gegebenheiten oder wegen eines ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht vermieden werden können, sind die betroffenen Gebäude durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen.

Die Bedeutung des Planungsraumes ist hinsichtlich der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie der Erholungsfunktion für den Menschen zu beurteilen. Die Erfassung der Wohn- und Erholungsfunktion des Menschen erfolgte über die Auswertung vorhandener Daten wie z.B. Flächennutzungspläne und Bebauungspläne. Die Beurteilung des Schutzgutes Menschen wurde anhand der gesetzlichen Grenz- und relevanten Orientierungswerte vollzogen.

Zur geforderten Erweiterung des Untersuchungsraumes für das Schutzgut Tiere

aus Sicht der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Als allein den Eingriffsbegriff erfüllende Veränderungsobjekte sind in § 14 Abs. 1 BNatSchG die Gestalt oder Nutzung von Grundflächen und der mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehende Grundwasserspiegel genannt.

Für eine Veränderung der Gestalt von Grundflächen ist auf das äußere Erscheinungsbild einer Grundfläche abzustellen, also auf den Pflanzenbestand und das Relief. Im Gegensatz zum Landschaftsbild kommt es hier auf eine abgegrenzte Fläche und nicht auf den Gesamteindruck einer Landschaft an. Handlungen, die das äußere Erscheinungsbild verändern, sind z.B. die Errichtung baulicher und sonstiger Anlagen, Straßen-, Schienen- oder Wasserwegebau, Gewässerausbau, Rohrleitungs- und Freileitungsbau, Abgrabungen, Aufschüttungen und Verfüllungen, Waldrodungen, Umwandlung von Brache oder Grünland in Ackerland, Beseitigung von Hecken, das Auf-den-Stock-setzen von Bäumen und Sträuchern mit negativen ökologischen Effekten.

Eine Veränderung der Gestalt von Grundflächen findet in den sogenannten Baulücken gerade nicht statt; hier werden weder Eisenbahnbetriebsanlagen auf Flächen erstmals errichtet, auf denen sich bisher keine solche Anlagen befunden haben, noch werden vorhandene Eisenbahnbetriebsanlagen baulich so geändert, dass diese über das Betriebsgelände hinaus anders wahrnehmbar wären.

Die Nutzung von Grundflächen ist zum einen die zweckgerichtete Verwendung von Grundflächen, etwa die Errichtung baulicher Anlagen auf einer Freifläche. Werden bislang ausgeübte Nutzungen durch eine andere ersetzt, liegt eine veränderte Nutzung vor. Einbezogen sind auch intensivierende Veränderungen innerhalb einer Nutzungsart.

Die Intensität der Veränderungen muss eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes erreichen. Diese minima-Klausel schließt geringfügige Veränderungen vom Eingriffsbegriff aus. Die Abgrenzung orientiert sich an den im Naturschutzrecht niedergelegten Kriterien, seien sie konkret-örtlich wie in Schutzgebietsausweisungen oder in einem Landschaftsplan oder abstrakter Art wie in Artenschutzvorschriften oder in den Zielen des § 1 BNatSchG.

Eine vollständige Erfassung der betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es kann vielmehr ausreichen, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und wenn für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikationsgruppen abgestellt wird. Die Eingriffsregelung dient nicht einer allgemeinen Bestandsaufnahme. Die Erfassung intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen kann sich an Erfahrungswerten orientieren. Rückschlüsse auf die Tierarten anhand der vorgefundenen Vegetationsstrukturen und vorhandenen Literatur-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

angaben können in solchen Fällen methodisch hinreichend sein. Gibt es dagegen Anhaltspunkte für besonders seltene Arten, wird dem im Rahmen der Ermittlungen nachzugehen sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.02.1997 - 4 B 177/96; Urteil vom 27.10.2000 - 4 A 18/99).

Bei der Bestimmung der Betrachtungsinhalte und -tiefe ist grundsätzlich die Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen, das heißt der Aufwand der Bestandsaufnahme muss in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere der Beeinträchtigung stehen, denen man mit den jeweiligen Ermittlungen nachgehen will. Verschiedene Elemente des Naturhaushalts und das Landschaftsbild brauchen nicht immer im Einzelnen erfasst zu werden, da sie sich zum Teil aufgrund ökosystemarer Zusammenhänge voneinander ableiten lassen. Diese Indikationsmöglichkeiten lassen sich auch im Planfeststellungsabschnitt für die Bereiche ohne Bautätigkeiten nutzen, weil Kartierungen in den angrenzenden Streckenabschnitten mit Baumaßnahmen stattgefunden haben.

aus Sicht des Artenschutzes

Die einzelnen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind jeweils auf einzelne Exemplare wildlebender Tiere und Pflanzen, also grundsätzlich auf Individuen bezogen. Daher sind Relativierungen der Verbote bezogen auf die Populationen der betreffenden Arten unzulässig (vgl. BVerwGE 133, 239 = NVwZ 2010, 44 [49] Rn. 58; BVerwGE 126, 166 = NVwZ 2006, 1161 Rn. 36; Gellermann in: Landmann/Rohmer, UmweltR Rn. 9).

Dies gilt insbesondere auch für das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG; doch würde dies in der Praxis mitunter zu unüberwindlichen Hindernissen für die Planung und Durchführung von Vorhaben führen, da sich beispielsweise Tötungen im Straßenverkehr nach dem Bau einer Straße oder Kollisionen von Vögeln und Fledermäusen z.B. mit Windenergieanlagen oder Freileitungen nicht komplett ausschließen lassen (vgl. Gellermann, NdsVBl. 2016, 13 am Beispiel der Windenergieanlagen). Bei diesen betriebsbedingten Tötungen einzelner Exemplare handelt es sich allerdings um sozialadäquate Risiken, denen die Tiere immer ausgesetzt sind und die daher auch nicht tatbestandsmäßig im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG sein sollten (vgl. BT-Drs. 16/12274, 70 f. sowie 16/5100, 11 am Beispiel unabwendbarer Tierkollisionen im Verkehr; kritisch demgegenüber aus naturschutzfachlicher Sicht Schreiber, NuR 2017, 5 [10 f.] angesichts der Auswirkungen einer derartigen Relativierung auf die betroffenen Arten).

Eine Verletzung des Tötungsverbots stellte die Zulassung des jeweiligen Vorhabens der Rechtsprechung zufolge daher auch vor der Neufassung des § 44 im Jahr 2017 (durch Gesetz vom 15.09.2017, BGBl. I 3434) nur dann dar, wenn dadurch das Risiko des Erfolgsintritts, d.h. das sozialadäquate Tötungsrisiko, für die betreffenden Tiere signifikant erhöht wurde (vgl. BVerwGE 149, 31 = NVwZ 2014, 1008 Rn. 99; BVerwGE 140, 149 = ZUR 2012, 95 Rn. 99; BVerwGE 134, 166 = NVwZ 2010, 123 Rn. 42; BVerwGE 133, 239 = NVwZ 2010, 44 [49] Rn. 58; ausdrücklich zustimmend etwa Schütte/Gerbig in: GK BNatSchG Rn. 16; Schumacher/Fischer-Hüfte/Kratsch Rn. 16; kritisch aber Frenz/Müggenborg/Lau Rn. 14 so-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

weit es um die Anwendung dieser Signifikanz-Rechtsprechung nicht nur auf Infrastrukturvorhaben, sondern auch auf Windenergieanlagen und darüber hinaus auch auf alle anderen Bauvorhaben geht; generell kritisch und mit dem Hinweis, dass auch bei Anwendung des Maßstabs der Signifikanz-Rechtsprechung vielfach eine Verwirklichung des Tatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 angenommen werden müsste, Schreiber, NuR 2017, 5 ff.). Obgleich diese Signifikanz-Rechtsprechung damit keineswegs unumstritten ist, hat nunmehr auch der Gesetzgeber zur Klarstellung eine ausdrückliche Bestätigung dieser Rechtsprechung durch Änderung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG beschlossen.

Nach der Rechtsprechung kann etwa dann von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen sein, wenn ein linienförmiges Infrastrukturvorhaben Jagdgebiete von Vögeln oder Wanderkorridore von Amphibien durchquert oder Windenergieanlagen innerhalb eines entsprechend stark frequentierten Flugkorridors bzw. im Bereich von Nist- und Nahrungsgebieten bestimmter Vögel errichtet werden sollen (diese und weitere Beispiele bei Gellermann in: Landmann/Rohmer, UmweltR Rn. 9; Schreiber, NuR 2017, 5 ff.).

Dabei sind auch etwaige Schutzmaßnahmen wie Grünbrücken, Durchlässe für Amphibien, Vogelmarker an Freileitungen oder Abschaltzeiten für Windenergieanlagen zu berücksichtigen, die dazu beitragen, eine Erhöhung des Tötungsrisikos zu vermeiden (vgl. Gellermann in: Landmann/Rohmer, UmweltR Rn. 9). Keine Maßnahme in diesem Sinne ist allerdings ein bloßes Monitoring, das die Verletzungen selbst nicht verhindern kann (vgl. OVG Münster, NuR 2011, 59 [65]); Gellermann in: Landmann/Rohmer, UmweltR Rn. 9).

Wirkungsprognosen zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere

Beeinträchtigung von Säugetieren durch Kollisionen

Die Intensität der Erfassung verschiedener Artengruppen schwankt bei Untersuchungen zu Säugetieren erheblich, da Kollisionen der Schienenfahrzeuge mit großen Säugetieren (Huf-tiere und Raubtiere) schon wegen der Unfallschäden häufig erfasst werden, Ergebnisse zu Kleinsäugetern dagegen fast völlig fehlen; sowohl die Suche nach Kadavern als auch Kollisionsmeldungen durch Zugpersonal erfassen Kleinsäuger methodisch nicht oder allenfalls als Zufallsfunde.

Auch zu Fledermäusen ist die Datenlage unzureichend; erhöhte Mortalitätsraten bei Fledermäusen durch den Bahnverkehr können nach bisherigem Kenntnisstand weder ausgeschlossen noch belegt werden. Zwar gelten hohe Geschwindigkeit (über 140 km/h), Kurven, Beschleunigungsstrecken, Tunnel, Nachtverkehr, neue Infrastruktur in bisher unbelasteten Gebieten, Art und Abstand der Vegetation an der Strecke als besondere Risikofaktoren; systematische Untersuchungen zu Vögeln und Säugetieren an diversen Strecken im Rahmen verschiedener Bauvorhaben haben jedoch keine Funde aus der Artengruppe der Fledermäuse ergeben, obwohl z.T. auch zahlreiche Singvogelkadaver erfasst wurden. Dafür können zwar auch methodische oder landschaftliche Besonderheiten verantwortlich sein, doch

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

bleibt festzuhalten, dass eine hohe Mortalitätsrate unter Fledermäusen durch Kollisionen bisher nicht belegt ist. Die Gegebenheiten, die für Fledermäuse ein besonderes Risiko bedeuten, werden im Planfeststellungsabschnitt jedenfalls nicht erstmals geschaffen oder verschärft.

Beeinträchtigung von Säugetieren durch Barrierewirkung

Eingleisige Bahnanlagen stellen für zahlreiche Säugetiere keine gravierende Barriere dar. Viergleisige Strecken sind dagegen für zahlreiche Arten (z.B. Reh oder Dachs) eine absolute Barriere und werden nur noch von wenigen Arten (z.B. Wildschwein oder Fuchs) problemlos gequert. Bei zwei- oder dreigleisigen Strecken entscheidet eher die Zugfrequenz als die Zuggeschwindigkeit über die Zerschneidungswirkung. Die Überquerung der Bahnanlage kann weiterhin durch Zäune, Lärmschutzwände oder andere Anlagen verhindert werden. Zur Barrierewirkung auf Kleinsäuger liegen keine Untersuchungen vor, doch deutet die intensive Nutzung des gesamten Trassenkörpers durch Kleinsäuger (vor allem Nagetiere) auf eine geringe Barrierewirkung hin. Im Planfeststellungsabschnitt wird die Erhöhung der Barrierewirkung durch den Einbau von Durchlässen in die neu zu errichtenden Lärmschutzwände vermieden. In den Baulücken kommt als aktive Lärmschutzmaßnahme das Verfahren des besonders überwachten Gleises zur Anwendung.

Beeinträchtigung von Säugetieren durch nichtstoffliche Einwirkungen (Lärm, Erschütterungen, optische Reize)

Bahnstrecken sind wenig betretene Bereiche, die häufig auch von dichter Vegetation begleitet werden. Sie werden von einigen Arten als Ruheraum genutzt. Störungen durch die Anwesenheit von Menschen sind im Vergleich zur umgebenden Kulturlandschaft als unterdurchschnittlich einzustufen. Die Nutzung von bahnbegleitenden Vegetationsbeständen als Ruheraum schließt nicht grundsätzlich aus, dass diese Arten auch empfindlich auf den Schienenverkehrslärm und die Erschütterungen reagieren. Sofern Beeinträchtigungen durch diese nichtstofflichen Einwirkungen bestehen, sind sie jedoch offenbar so geringfügig, dass sie durch die hohe Biotopqualität überlagert werden und den bevorzugten Aufenthalt entlang von Bahnanlagen nicht verhindern. Aussagen zur Beeinträchtigung von Säugetieren durch sonstige bahnspezifische nichtstoffliche Einwirkungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich, weil entsprechende Untersuchungen fehlen.

Beeinträchtigung von Vögeln durch Veränderung der Habitat- und Nutzungsstruktur

Da in Abhängigkeit von technischen Parametern der Bahnanlage die Gehölze in der Umgebung der Bahnanlage zurückgeschnitten werden müssen, werden mittelbar auch die Lebensräume von Vögeln betroffen. Entlang von Bahnanlagen bestehen erhöhte Anforderungen an die Standsicherheit von Bäumen, so dass stehendes Totholz hier nicht toleriert wird. Dies kann zur Beeinträchtigung von auf Altholz angewiesene Vogelarten führen. Außerhalb des eigentlichen Baufeldes bleibt älterer Baumbestand erhalten und wird geschützt. Vor der Ro-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

derung von Bäumen innerhalb des Baufeldes wird eine Baumkontrolle durch die umweltfachliche Bauüberwachung durchgeführt.

Beeinträchtigung von Vögeln durch nichtstoffliche Einwirkungen (Lärm, Erschütterungen, optische Reize)

Der im Rahmen des Forschungsvorhabens „Vögel und Straßenverkehr“ entwickelte Bewertungsansatz basiert auf der Kombination einer Prognose der Empfindlichkeit der Vogelarten gegen Verkehrslärm und einer Auswertung des Verteilungsmusters von Vögeln an Straßen unterschiedlicher Verkehrsstärke. Die Modellprognosen wurden anschließend validiert und kritische Schallpegel ermittelt (vgl. zum Ganzen Garniel/Mierwald, 2007).

Für zwölf Brutvogelarten werden in dem Ergebnisbericht zu dem Forschungsvorhaben kritische Schallpegel des Straßenverkehrslärms benannt, die je nach Aktivitätszeitraum für die Tag- oder Nachtzeit gelten. Die Werte liegen zwischen 47 dB(A) nachts bis 58 dB(A) tags. Es handelt sich um folgende Vogelarten: Wachtelkönig, Raufußkauz, Ziegenmelker, Große Rohrdommel, Zwergdommel, Rohrschwirl, Drosselrohrsänger, Tüpfelralle, Wachtel, Birkhuhn, Auerhuhn und Hohltaube.

Für diese Arten ist davon auszugehen, dass der Lärm der Faktor mit der größten Reichweite darstellt. Es handelt sich um Arten, die die obersten Ränge im Ranking für die Funktion Partnerfindung einnehmen. Aufgrund der Lebensweisen dieser Arten ist es unwahrscheinlich, dass andere Wirkfaktoren den zu Straßen eingehaltenen Abstand besser erklären könnten als der Lärm. Die erkennbaren Effektdistanzen sind von der Verkehrsstärke abhängig und lassen sich mit Hilfe eines kritischen Schallpegels adäquat beschreiben. Je nach Aktivitätszeitraum der Vogelart ist der Beurteilungspegel für die Tageszeit oder für die Nachtzeit relevant.

Ein Risiko erhöhter Verluste durch Fressfeinde (Prädation) besteht für neun weitere Brutvogelarten bei Schallpegeln über 55 dB(A) tags. Hierbei handelt es sich um folgende Vogelarten: Haselhuhn, Großtrappe, Rebhuhn, Bekassine, Großer Brachvogel, Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe und Waldschnepfe.

Für die übrigen untersuchten Arten wurde festgestellt, dass der Verkehrslärm in der Regel nicht der Wirkfaktor mit der größten Reichweite ist. Seine Auswirkungen lassen sich daher von den Folgen weiterer Störfaktoren (z.B. optische Störeffekte) im Raum nicht trennen. Dieses trifft für Brutvogelarten zu, für die das Modell eine mittlere bis geringe Empfindlichkeit für Straßenverkehrslärm prognostiziert.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des diskontinuierlichen Schienenverkehrslärms ist der relative Anteil der Ruhezeiten und der Störzeiten relevant. Als Ruhezeiten werden Zeitspannen zwischen den Zugvorbeifahrten definiert, in denen der artspezifische kritische Schallpegel unterschritten wird, der in der Untersuchung mangels Daten zum Schienenverkehr aus

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der kontinuierlichen Lärmkulisse des Straßenverkehrs näherungsweise übertragen wird. Für die meisten Brutvogelarten entspricht die festgestellte Wirkung des Schienenverkehrslärms derjenigen von schwach befahrenen Landstraßen.

Für elf besonders empfindliche Brutvogelarten (Birkhuhn, Auerhuhn, Hohltaube, Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Raufußkauz, Tüpfelralle, Zwergdommel, Ziegenmelker, Wachtel und Wachtelkönig) werden vorsorglich Schwellenwerte der Störzeiten von 12 Minuten pro Stunde vorgeschlagen (sowie 6 Minuten pro Stunde für die Große Rohrdommel).

Diese geschätzten Schwellen und Wirkungsintensitäten stellen konservative Hypothesen für weiterführende Untersuchungen dar. Nach derzeitigem Wissenstand können bei Einhaltung dieser Schwellen Beeinträchtigungen von Vögeln aus dem Schienenverkehrslärm ausgeschlossen werden. Zur Abgrenzung des potenziell betroffenen Arteninventars und der relevanten Beurteilungszeiträume können die in dem Ergebnisbericht des Forschungsvorhabens formulierten Empfehlungen herangezogen werden. Beeinträchtigungen anderer Arten bzw. außerhalb der relevanten Bezugszeiträume lassen sich damit ausschließen. Die tolerierbare Dauer der Störzeiten liegt möglicherweise darüber, mangels Daten konnte dieses im Rahmen des Forschungsvorhabens jedoch nicht ermittelt werden. Die Abnahme der Lebensraumeignung wird mit 25 Prozent angegeben.

Für Rastvögel des Offenlands und der Gewässer werden weder für den Straßen- noch für den Schienenverkehr kritische Schallpegel benannt. Die Reichweite der akustischen Störwirkungen ist im Störradius der aus der Fachliteratur bekannten optischen Scheueffekte eingeschlossen (artspezifisch 100 bis 500 m).

Keine der zwölf als besonders lärmempfindlich ermittelten Arten wurde für den Planfeststellungsabschnitt 5b als tatsächlich oder potentiell vorkommende Vogelart ermittelt.

Erkenntnisse zum Einfluss von Erschütterungen und optischen Reizen auf Vögel liegen nicht vor.

Beeinträchtigung von Vögeln durch Kollisionen

Da die Anzahl der Züge auch auf stark befahrenen Bahnstrecken deutlich niedriger liegt als die Zahl der Kraftfahrzeuge auf Hauptverkehrswegen, wäre ein geringeres Kollisionsrisiko zu erwarten. Die Untersuchungen zur Kollision von Vögeln im Bahnverkehr bestätigen diese Vermutung allerdings nicht. Im Gegenteil muss nach derzeitigem Kenntnisstand vermutet werden, dass die Kollisionsproblematik ein Feld darstellt, auf dem die negativen Auswirkungen des Zugverkehrs die des Straßenverkehrs (bezogen auf den Streckenkilometer, nicht in Hinblick auf das Gesamtnetz) überwiegen. Während der Straßenverkehr damit absolut die größere Gefährdung darstellt, kann angenommen werden, dass bezogen auf den Streckenkilometer Schienenwege für einige Arten das höhere Risikopotential aufweisen. Offensichtlich scheint gerade die vergleichsweise geringe Zahl der Züge auf Bahnstrecken Vögel zu einem

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

riskanten Verhalten im Gefahrenbereich zu veranlassen, da diese den Zugverkehr nicht als Gefahrenquelle erkennen können. Auf den Streckenkilometer bezogen ist die Mortalitätsrate im Schienenverkehr für einige Arten offenbar höher als im Straßenverkehr. Im Vergleich zur Gesamtzahl der durch Kollisionen getöteten Individuen sind Eulen und Greifvögel überdurchschnittlich betroffen. Generell stellt der Bahnkörper ein attraktives Jagdhabitat für Greifvögel dar, das ganzjährig genutzt wird. Im Winter ist er zuweilen das einzige schneefreie Jagdrevier. Artsspezifische Verhaltensmuster tragen wesentlich zum Grad der Gefährdung bei.

Die Untersuchungen lassen eine positive Korrelation zwischen der Zuggeschwindigkeit und Mortalitätsrate erkennen. Die höchsten Kollisionsraten wurden an Hochgeschwindigkeitsstrecken festgestellt. Die Mortalitätsrate ist dort besonders hoch, wo

- die Annäherung eines Zuges verdeckt wird (Kurven, dichter Gehölzbestand),
- die Geschwindigkeit nicht richtig eingeschätzt werden kann (Hochgeschwindigkeitsstrecken, Beschleunigungsstrecken),
- die Flucht behindert wird (Oberleitungen, dichter Gehölzbestand, enge seitliche Begrenzungen wie enge Einschnitte oder Seitenwände),
- regelmäßige Überflüge in niedriger Höhe stattfinden (Dammlagen, avifaunistisch bedeutsame Lebensräume in der Nähe) und
- Nahrung auf dem Bahnkörper aufgebracht wird (ausgestreutes Getreide/Ladegut),
- Aas nicht geräumt wird und in der Folge Greifvögel anlockt oder
- auch nachts eine hohe Zugfrequenz auftritt.

Überflughilfen durch Gehölzpflanzungen in einigem Abstand zum Gleis können die Kollisionsopfer unter den querenden Arten vermindern. Diese Maßnahme leistet keinen Beitrag gegen die unfallbedingte Sterblichkeit der Arten, die z.B. bei der Nahrungssuche auf dem Gleis verunglücken. Die Maßnahmen müssen so konzipiert werden, dass die Fluchtwege für auf dem Gleis angetroffene Arten nicht versperrt werden. Gehölzpflanzungen in unmittelbarer Nähe zum Gleis sind dagegen aus avifaunistischer Sicht kritisch zu bewerten. Sie können jedoch aus anderen Gründen (Landschaftsbild, Ortsbild, Akzeptanz in der Öffentlichkeit) gerechtfertigt sein.

Zur Vermeidung von Kollisionen von Greifvögeln und Eulen können Maßnahmen gegen die Kollision von Säugetieren auf Bahnanlagen getroffen werden, um Aas auf der Strecke zu reduzieren. Auch kann die Attraktivität der Gleisanlagen für Kleinsäuger vermindert werden. Durch ein Angebot von Ansitzwarten außerhalb der Gleisanlagen kann die Attraktivität technischer Anlagenteile als Sitzwarte vermindert werden.

Beeinträchtigung von Reptilien durch Barrierewirkung, Fallenwirkung und Individuenverlust

Eisenbahntrassen stellen häufig ideale Reptilienlebensräume dar. Hier leben in einigen Fällen Schwerpunktpopulationen. In vielen Naturräumen stellen Bahnanlagen den einzigen Lebensraum für bestimmte Reptilien dar. In Betrieb befindliche Bahnanlagen werden auch in

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

mit geeigneten Biotopen reich ausgestatteten Landschaften als Sekundärlebensraum angenommen. Bahnanlagen können auch entscheidende Vernetzungsachsen darstellen.

Die intensive Nutzung der Bahntrasse als Lebensraum führt zwangsläufig zu häufigen Querungen der Trasse durch Reptilien. Untersuchungen bestätigen, dass dies nicht in nennenswertem Umfang zu Individuenverlusten führt. Eine Barrierewirkung ist nur anzunehmen, wenn zusätzliche Sperrelemente wie Lärmschutzwände eingebracht werden; Durchlässe vermeiden eine solche Barrierewirkung.

Beeinträchtigung von Reptilien durch Lärm, Erschütterungen und optische Reize

Erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen sind auf Grund der vorstehend dargestellten Erkenntnisse nicht zu vermuten.

Beeinträchtigung von Reptilien durch Stoffeinträge und Strahlung

Der fortdauernden Unterhaltung der Bahnstrecken wird für den Fortbestand der Populationen entscheidende Bedeutung beigemessen, da eine zunehmende Vegetationsbedeckung die Populationen erlöschen lässt (Laube, 2001; Blanke, 1999; Klewen, 1988; Mutz/Donth, 1996). Die fortdauernde Behandlung der Bahnanlage mit Pflanzenschutzmitteln schafft die Lebensvoraussetzungen für die Reptilienbestände durch Herstellung der geeigneten Habitatstruktur und hat trotz jahrzehntelanger Dauer die Bildung von Schwerpunktpopulationen auf Bahnanlagen nicht gebremst. Direkte Auswirkungen auf die Reptilien durch die bisher eingesetzten Mittel werden von den meisten Autoren nicht gesehen (Laube, 2001; Klewen, 1988; Mutz/Donth, 1996). Ein Autor (Blanke, 1999) weist darauf hin, dass durch die eingesetzten Kontaktherbizide die Eidechsen nicht direkt geschädigt werden, aber vorübergehend die Nahrungsgrundlage für die Beutetiere reduziert wird, was negative Auswirkungen haben könnte. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass auf Bahnanlagen keine Insektizide ausgebracht werden, was sich positiv auf das Nahrungsangebot für Eidechsen auswirken dürfte. Die Zulassung eines Wirkstoffes zur Ausbringung auf dem Gleis ist nur dann möglich, wenn die Schädigung von Wirbeltieren ausgeschlossen ist.

Die thermische Unkrautbekämpfung, die von Umweltschutzseite zuweilen als schonendere Alternative zum Herbizideinsatz propagiert wird, muss dagegen als gravierende Gefährdung der Eidechsenpopulationen angesehen werden, da die Gelege und sich im Schotter versteckende Jungtiere vernichtet würden.

Beeinträchtigung von Amphibien durch Barrierewirkung, Fallenwirkung und Individuenverlust

Die Gefährdung von Amphibien durch den Straßenverkehr ist hinlänglich bekannt. Vorliegende Studien deuten darauf hin, dass sich die Gefährdungssituation auf Bahnanlagen von der im Straßenverkehr hinsichtlich der betroffenen Arten grundlegend unterscheidet. Die Mortalität von Kröten durch den Schienenverkehr scheint gering zu sein, während für Frösche eine Beeinträchtigung festzustellen ist. Es ist zu vermuten, dass die Mortalität unter

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Fröschen vor allem bei den Strecken gegeben ist, die nachts intensiv befahren werden. In Hinblick auf Molche ist auch eine vorläufige Einschätzung schwierig.

Während der Bauzeit oder für Unterhaltungsmaßnahmen geöffnete Kabeltröge können zur Falle für juvenile Amphibien werden. Eine tödliche Fallenwirkung und die Bildung einer nicht überwindbaren Barriere kann durch die zeitliche Einnischung solcher Bauarbeiten oder durch einfache Kletterhilfen, wie Strohballen oder Matten, verhindert werden.

Für Amphibien wurde durch einige Autoren eine massive Barrierewirkung durch Bahnanlagen vermutet, ohne dass dies durch Feldstudien belegt werden konnte. Die Annahmen, nach denen Bahnanlagen wegen der Schienen und des scharfkantigen Schotters durch Amphibien grundsätzlich nicht gequert werden können, können jedoch als widerlegt gelten. Vielmehr werden Bahntrassen von Kröten vergleichsweise problemlos überwunden, während für Frösche die Barrierewirkung als relevant anzusehen ist. In Hinblick auf Molche sind keine abschließenden Aussagen möglich. Für alle Amphibiengruppen wurde jedoch eine hohe Bedeutung von Bahntrassen als Vernetzungsstruktur ermittelt.

Amphibientunnel und Leiteinrichtungen sind dann gerechtfertigt, wenn Wanderbewegungen von Fröschen gesteuert werden sollen. Beschränken sich die feststellbaren Wanderbewegungen auf Kröten, sind keine Hilfsmaßnahmen gerechtfertigt. Diese können dann geboten sein, wenn durch die Leiteinrichtungen auch anderen Tiergruppen die Querung erleichtert werden soll oder Hochgeschwindigkeitsstrecken entschärft werden sollen.

Leiteinrichtungen sind darauf hin zu überprüfen, ob sie die Besiedlung des Bahndamms als Lebensraum für Reptilien verhindern oder erschweren.

Bauzeitlich sollten Kabeltröge während der Wanderungszeiten der Amphibien nicht offen liegen. Sofern das nicht vermeidbar ist, sind Matten oder Strohballen als Kletterhilfen einzulegen.

Beeinträchtigung von Amphibien durch Stoffeinträge

In Hinblick auf Beeinträchtigungen von Amphibien durch stoffliche Emissionen sind besonders die Herbizide in Betracht zu ziehen. Die Beobachtungen zur Nutzung von Bahnseitengräben durch Amphibien deuten darauf hin, dass Beeinträchtigungen nicht zu befürchten sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass auf Bahnanlagen keine Insektizide verwendet werden. Zu Beeinträchtigungen von Amphibien durch andere stoffliche Einwirkungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Aussagen möglich.

Fehlende Betrachtung des Bahnhofs Wattenscheid

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender monieren, dass der Streckennetzplan in Abb. 1 der Umweltverträglichkeitsstudie nicht den Bahnhof Wattenscheid berücksichtige. Die Unterlage sei zu überarbeiten bzw. zu aktualisieren, da erkennbare Defizite in den der Umweltverträglichkeitsstudie zugrundeliegenden Daten bestehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Der Streckennetzplan in Abb. 1 der Umweltverträglichkeitsstudie dient der zeichnerischen Darstellung der geplanten Netzstruktur des Rhein-Ruhr-Express. Die Abbildung stellt die in der Region Rhein-Ruhr geplanten und miteinander verknüpften Linien des Rhein-Ruhr-Express mit Liniennummern dar. Die schematische graphische Darstellung ergänzt die vorstehende textliche Beschreibung in Abschnitt 2.3.1 der Umweltverträglichkeitsstudie.

Für eine über diesen Zweck hinausgehende Interpretation der Darstellung, dass sie etwa den Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie für das Gesamtprojekt oder für den antragsgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt umfassen könnte, ist nichts ersichtlich.

Der Bahnhof Wattenscheid wird im Rahmen des Vorhabens Rhein-Ruhr-Express barrierefrei umgebaut. Der vorhandene Mittelbahnsteig am Bahnhof Wattenscheid erhält einen neuen Bahnsteigbelag mit taktilem Leitsystem. Der barrierefreie Zugang zum Bahnsteig wird durch die Errichtung einer Rampe vom Vorplatz in das Empfangsgebäude sowie durch den Bau eines Aufzugs von der Personenunterführung zum Bahnsteig geschaffen.

Die Umbaumaßnahmen betreffen ausschließlich die bereits vorhandenen Personenverkehrsanlagen, an denen keine wesentlichen Änderungen der äußeren Gestalt oder der Bauwerksabmessungen vorgenommen werden. Sowohl anlage- als auch baubedingt sind nur bereits befestigte Flächen betroffen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen sind für kein Schutzgut erkennbar.

Fehlende Betrachtung von Regionalbussen bei der Prüfung von Alternativen und Varianten

Einwendung

Bei der Betrachtung der Null-Variante auf Seite 17 der Umweltverträglichkeitsstudie sei argumentiert worden, dass ohne den RRX eine Steigerung des Individualverkehrs zu erwarten sei. Die Einwender weisen darauf hin, dass es bei der Null-Variante auch zum Einsatz von

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Regionalbussen (ähnlich den Fernreisebussen) kommen könnte, und monieren die fehlende Betrachtung dieser Möglichkeit.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Unter einer Null-Variante ist eine Alternative zu verstehen, die trotz Verzicht auf das Vorhaben in der beantragten Form die gleichen verkehrlichen Wirkungen entfaltet. Kann die Null-Variante bereits bei überschlägiger Betrachtung ausgeschlossen werden, sind hierzu keine umfangreichen Untersuchungen oder Darstellungen erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.02.1997 - 4 VR 17/96).

Eine wesentliche Vorentscheidung wurde bereits durch die gesetzliche Bedarfsfeststellung für das antragsgegenständliche Vorhaben getroffen. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung hat vor allem Bedeutung für die Planrechtfertigung und für das Gewicht des für ein Vorhaben sprechenden Bedarfs in der Abwägung (vgl. Kupfer/Wurster, DV 2007, 239 [241]).

Allerdings entbindet die Aufnahme eines Vorhabens in die gesetzliche Bedarfsfeststellung die Planfeststellungsbehörde nicht von der Prüfung der Null-Variante (vgl. Kühling/Herrmann, Fachplanungsrecht, Rn. 282). So können insbesondere Ermittlungen und Bewertungen zu Umweltbelangen, die bei der Bedarfsfeststellung noch nicht detailliert in den Blick zu nehmen waren, unter Umständen noch dazu nötigen, von dem Vorhaben Abstand zu nehmen (vgl. BVerwGE 104, 236 [249]).

Die von den Einwendern angeregte Betrachtung des alternativen Einsatzes von schnellen Regionalbussen böte zwar auch die Möglichkeit, die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Belastungen der Umwelt vor allem durch Lärm, Luftschadstoffe und Ressourcenverbrauch zu verringern, bei weitem allerdings nicht in dem Maße, wie dies durch schienengebundene Transportmittel möglich ist. Regionalbusse würden wegen ihrer im Vergleich zu Regionalbahnen deutlich geringeren Transportleistung das Verkehrsaufkommen bereits nicht abwickeln können. Auch für den ÖPNV gilt es allgemein, die durch ihn verursachten Umweltbelastungen weiter zu vermindern, um das steigende Verkehrsvolumen mit möglichst geringen Umweltauswirkungen zu bewältigen. Vor allem wäre das aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht angestrebte Ziel der Entlastung von Straßen bei Einsatz von Bussen nicht erreichbar.

Zur Ergänzung der städtischen Bahnsysteme (Straßen-, Stadt-, U- und S-Bahnen), zur Ermöglichung der erforderlichen Verlagerungseffekte und zur Erfüllung der Klimaschutzziele gewinnen Schnellverbindungen mit Bussen zwar an Bedeutung, sie dienen jedoch anderen Zielsetzungen als Regionalbahnen. Schnelle Busverbindungen können Nachfragespitzen bei

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

anderen öffentlichen Verkehrsmitteln entlastet und neue Direktverbindungen schaffen, ohne dass dafür neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden muss.

Im Rahmen der Produktdifferenzierung werden Schnellverbindungen bei Bussen je nach Betriebsform mit unterschiedlichen Bezeichnungen vermarktet. Im Rahmen eines modifizierten Linienverkehrs ist die folgende Klassifizierung der Betriebsformen üblich (vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., „Städtische Schnellbussysteme - flexibel, aufwandsarm, attraktiv, 2019“):

Innerstädtische und zuschlagsfreie Schnellverbindungen mit nur wenigen Unterwegshaltestellen werden „Expressbus“ genannt. Häufig ergänzen oder entlasten sie städtische Bahnen.

In Abgrenzung zum Expressbus ist bei dem „Metrobus“ das prägende Merkmal ein sehr dichter Takt, sodass eine hohe Anschlusssicherheit besteht. Der Bedienungszeitraum ist ausgeweitet. Metrobusse sind auf einem gestrafften Linienweg zwischen Stadtteilzentren oder der Innenstadt unterwegs und ergänzen das Schienennetz städtischer Bahnen.

Der „Direktbus“ wiederum ist ein Angebot, um kurze Fahrzeiten ohne Umsteige- oder Zwischenhalte anbieten zu können. Er wird z.B. zwischen Hauptwohngebieten der Arbeitnehmer und Gewerbegebieten (Großfirmen) oder aber zwischen wichtigen verkehrserzeugenden Einrichtungen (Flughäfen) und der Innenstadt eingesetzt.

In der Peripherie von Verdichtungsräumen finden sich ferner die Betriebsformen „Schnellbus“ und „Eilbus“. Schnellbusse verkehren häufig über mittlere oder größere Entfernungen mit zusätzlichem Komfort bzw. Service und es wird ein entsprechender Fahrpreiszuschlag erhoben. Eilbusse stellen wiederum Verbindungen zwischen Wohngebieten und den nächst gelegenen Schnellbahnhaltestellen her, z.B. morgens mit einigen Fahrten in Richtung Innenstadt und am späten Nachmittag wieder zurück.

In der Fläche werden zudem Städte und Bahnhöfe mit gestrafften und geradlinig geführten Buslinien verbunden, die auch Grenzen von Landkreisen überwinden. Diese sogenannten landesbedeutsamen Buslinien zeichnen sich dadurch aus, dass sie in einem attraktiven Takt fahren und der Übergang zwischen Bus und Bahn gesichert wird.

Innerstädtisch können darüber hinaus hochwertige Buserschließungen mit eigener Infrastruktur als Vorlaufsystem für Straßenbahnsysteme oder als vollwertiger Ersatz für Straßenbahnsysteme, sofern die Fahrgastzahlen keinen Schienenverkehr rechtfertigen, Anwendung finden. Sie kennzeichnen sich dadurch, dass - anders als bei einem modifizierten Linienverkehr - die Strecke kaum noch im allgemeinen Straßenverkehrsraum liegt, sondern überwiegend ein besonderer Fahrkörper („Eigentrasse“) mit ansprechenden Haltestationen geschaffen wird (vergleichbar der Straßenbahn). Alle Lichtsignalanlagen werden beeinflusst.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Möglichkeit zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes insgesamt bei möglichst niedrigen Umweltbelastungen, kurzen Transportzeiten, annehmbarem Beförderungskomfort und mit - auch über längeren Distanzen - durchgehenden Verbindungen wird bei einem alternativen Einsatz von Regionalbussen statt Regionalbahnen nicht gesehen. Regionalbusse können Regionalbahnen ergänzen, jedoch nicht ersetzen. Im Ergebnis würde ein auf Buslinien beruhendes Verkehrskonzept nicht die gleichen verkehrlichen Wirkungen entfalten wie das antragsgegenständliche Vorhaben.

Umweltentlastung durch den RRX fraglich

Einwendung

Die Einwander halten die Schlussfolgerungen der Nullvariante für nicht ausreichend belegt. So sei die Tabelle 6 der Umweltverträglichkeitsstudie im Zusammenhang mit dem RRX-Projekt nicht zielführend. Es sei nicht erkennbar, wie hier Lkw-Leistungen verlagert werden könnten und so eine Entlastung für die Umwelt darstellen würden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hält eine Überarbeitung der Unterlagen für nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Die Ausführungen im Abschnitt 2.5 der Umweltverträglichkeitsstudie, denen unter anderem auch die Tabelle 6 „Entlastung der Umwelt und Verkehrssicherheit“ zugeordnet ist, beziehen sich erkennbar auf das Gesamtprojekt des RRX und nicht nur auf den Planfeststellungsabschnitt 5b. Deutlich wird dies durch die Bezugnahme auf das Gebiet Rhein-Ruhr als dem hinsichtlich des Verkehrsaufkommens betrachteten Raum, durch die Bezugnahme auf die Machbarkeitsuntersuchungen zum RRX einschließlich der Untersuchungen zum ursprünglich geplanten Magnetschwebbahnprojekt Metrorapid und schließlich durch Bezugnahme auf den in den Planfällen zunächst ermittelten und dann fortgeschriebenen, im Ergebnis jeweils sehr unterschiedlichen Ausbaubedarf der Eisenbahninfrastruktur in den einzelnen Abschnitten zwischen Köln und Düsseldorf, Düsseldorf und Duisburg sowie zwischen Duisburg und Dortmund. Im Rahmen des Gesamtprojektes RRX ermöglicht die mit den Ausbaumaßnahmen ermöglichte Trennung der Trassen für die verschiedenen Schienenverkehrsleistungen (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr) durchaus eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und damit die in der Tabelle 6 genannten Entlastungen.

Veraltete Datengrundlage

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender halten die der Umweltverträglichkeitsstudie zugrundeliegenden Daten für überaltert. Die Erfassung der Fledermäuse sei beispielsweise im Jahr 2009 erfolgt (vgl. Seite 39 der Umweltverträglichkeitsstudie). Eine Aktualisierung sei zwingend erforderlich.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass im Artenschutzfachbeitrag Daten aus dem Jahr 2011 für die Fledermäuse enthalten seien.

Bewertung und Entscheidung

Für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen stellen die Umweltverträglichkeitsstudie und die allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Umweltauswirkungen zwar eine wichtige, aber nicht die einzige Grundlage dar, aus der Erkenntnisse gewonnen werden können. Wie bereits eingangs zu den Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeführt, kann die Vorhabenträgerin diese Informationen als geschlossenes Planwerk vorlegen oder aber die notwendigen Inhalte in die Planfeststellungsunterlagen integrieren.

Ausgehend von einer Potentialanalyse wurden im Planfeststellungsabschnitt 5b Kartierungen in ausgewählten Vertiefungsgebieten durchgeführt. Die Referenzgebiete betrafen die Bereiche des Vorhabens, in denen möglichst viele Auswirkungen des Vorhabens, also bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, für wiederum möglichst viele Schutzgüter zusammentrafen. Ausgehend von diesen Bereichen waren Rückschlüsse auf andere Bereiche möglich, in denen nicht sämtliche Auswirkungen auf jedes der Schutzgüter zu verzeichnen waren. Die Ergebnisse sind in der Umweltverträglichkeitsstudie enthalten. Weitere umweltrelevante Untersuchungen, wie etwa für die Fachbeiträge zur artenschutzrechtlichen Prüfung und zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, wurden vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf der Grundlage fortgeschriebener Aufnahmen und Kartierungen durch weitere Planungsbüros durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse gingen als wesentliche Datengrundlagen in den Artenschutzbeitrag und in den landschaftspflegerischen Begleitplan ein; allerdings wurden die Untersuchungsergebnisse nicht in die Umweltverträglichkeitsstudie übernommen.

Während des Planfeststellungsverfahrens wurden aufgrund der in der Planung ergänzten Lärmschutzwände die zusätzlichen Umweltauswirkungen in diesen neuen Baubereichen untersucht. Diese Bestandserfassung und die aufgrund der Eingriffe erforderlichen Maßnahmen wurden in die Deckblattunterlagen eingearbeitet. Dabei erhielt der Artenschutzbeitrag einen separaten Anhang über die zuletzt durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Insgesamt wird die Datengrundlage aufgrund der im Planfeststellungsverfahren vorgenommenen Aktualisierungen, vorbehaltlich der noch durchzuführenden Untersuchungen (vgl. Abschnitt 3.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses), für ausreichend gehalten.

Untersuchungen zur Bestandserfassung von Fledermäusen unzureichend

Einwendung

Die Einwender rügen, dass eine einmalige Untersuchung zur Erfassung der Fledermausfauna nicht ausreichend sei. Allein zur Ermittlung von Sommer- bzw. Winterquartiere sei mehr als eine Begehung erforderlich.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Aus Sicht der Vorhabenträgerin seien alle erforderlichen Begehungen durchgeführt worden.

Bewertung und Entscheidung

Die artenschutzrechtliche Prüfung setzt eine ausreichende Bestandsaufnahme voraus. Erforderlich ist die Ermittlung von Daten, denen sich in Bezug auf das Vorhabengebiet die Häufigkeit und Verteilung der Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen.

Fledermäuse haben sehr differenzierte Biotopansprüche. Aufgrund ihrer besonderen Lebensweise benötigen sie unterschiedliche Teillebensräume als Sommer-, Zwischen- oder Winterquartier sowie als Jagdhabitat. Den Einwendern ist grundsätzlich zuzustimmen, dass diese unterschiedlichen Lebensräume nicht bei einer einmaligen Begehung erfasst werden können, weil die Quartiere bereits tages- aber auch jahreszeitlich unterschiedlich aufgesucht werden.

Allerdings verkennen die Einwender, dass die im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführte, nur einmalige Begehung zur Erfassung von Fledermausvorkommen von vorneherein nicht dazu diene, ein vollständiges Arteninventar aufstellen oder eine artenschutzrechtliche Prüfung durchführen zu können. Die Einwender lassen die in demselben Abschnitt der Umweltverträglichkeitsstudie bereits vom Gutachter selbst vorgenommene Bewertung außer Acht, dass die einmalige Begehung der Untersuchungsgebiete keine abschließende Bewertung als Fledermauslebensraum erlaube, sondern nur eine erste Einschätzung, die im weiteren Verfahren verifiziert werden müsste. Fledermäuse besäßen in Deutschland einen sehr hohen Schutzstatus, so dass ihr alleiniges Vorkommen bereits die Einstufung der Untersuchungsgebiete als hochwertigen Tierlebensraum rechtfertige. Dabei blieben die Funktionsraumnutzung (Quartier, Jagdhabitat, Flugstraße) und der Status der vorkommenden Art unberücksichtigt, welche bei der Beurteilung von Fledermauslebensräumen von großer Bedeutung seien (vgl. Nr. 4.1.2.7 der Umweltverträglichkeitsstudie, dort Unterabschnitt mit der Bewertung).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführte, einmalige Begehung sollte Erkenntnisse über die Schutzwürdigkeit von Teilgebieten des Untersuchungsraumes und über die Empfindlichkeit gegenüber möglichen Vorhabenswirkungen liefern, um in der Folge die Risiken und Beeinträchtigungen bewerten zu können. Die auf jeden Fall für notwendig erachteten, vertiefenden Kartierungen wurden durchgeführt und fanden Berücksichtigung in weiteren Gutachten.

B.4.24.11 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Untersuchungsraum der landschaftspflegerischen Begleitplanung

Einwendung

Die Einwender sind der Ansicht, dass der Untersuchungsraum der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch die Bereiche der Baulücken beinhalten müsse. Erhebliche Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft ergäben sich nicht nur in Bereichen, in denen Baumaßnahmen stattfänden. Eingriffe könnten sich auch durch den Betrieb ergeben (betriebsbedingte Eingriffe). Eine Begründung, warum betriebsbedingte Eingriffe im Bereich der Baulücken nicht betrachtet worden seien, bzw. ein Nachweis, warum diese nicht erheblich seien, fehle. Die Einwender fragen, welche Bewertungsparameter verwendet worden seien, die nachweisen, dass bei einer annähernden Verdoppelung des Zugverkehrs keine bzw. keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorlägen, wie auf Seite 8 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan behauptet werde.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin verweist auf ihre Erwiderung zum Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie. Der Untersuchungsraum sei in einem Scoping-Termin unter Beteiligung aller betroffenen Behörden und Verbände festgelegt worden. Weitere Untersuchungen in den Baulücken seien nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Im vorstehenden Abschnitt zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bereits auf die Forderung nach Erweiterung des Untersuchungsraumes aus Sicht der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Gehölzpflege entlang der Strecke 2291 in Höntrop

Einwendung

Die Einwender monieren, dass entlang der Strecke 2291, insbesondere parallel zur Straße In der Hönnebecke der bestehende Gehölzbestand der Bahn wiederholt auf den Stock gesetzt worden sei. Wegen der geplanten Verkehrszunahme auf den Gleisen fordern die Einwender,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

die Gehölze in Zukunft funktionserhaltend zu pflegen. Entsprechende Hinweise für die Gehölzpflege an Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen existieren bereits.

Folgende Funktionen der Gehölze müssten in diesem Streckenabschnitt erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden:

- Staubfilterfunktion,
- optische und mechanische Trennung der Gleise vom Straßenkörper zur Verhinderung des beabsichtigten und unbeabsichtigten Betretens des Gleiskörpers,
- Beseitigung eines Unfall- und Suizid-Schwerpunktes,
- Sicht- und Blendschutz,
- landschaftsgerechte Einbindung des Gleiskörpers,
- Erhalt der Leitfunktion für Flugrouten (z.B. Fledermäuse),
- Überflughilfe für Avifauna und Fledermäuse zur Vermeidung von Kollisionen.

Entsprechende Hinweise für die Gehölzpflege seien in einem Maßnahmenblatt des landschaftspflegerischen Begleitplans festzuhalten und im Beschluss planfestzustellen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Bereich Höntrop keine Baumaßnahmen vorgesehen seien. Daher bestehe aus Sicht der Vorhabenträgerin keine Notwendigkeit, im Rahmen dieses Vorhabens die Gehölzpflege planfestzustellen.

Bewertung und Entscheidung

Der Grundsatz der Problembewältigung fordert, dass in die Planung eines Vorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der von dem Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (vgl. BVerwGE 109, 192 [219]).

Obwohl die Planfeststellung der Problembewältigung dient, sind nicht sämtliche Fragen, die mit dem zugelassenen Vorhaben zusammenhängen, im Planfeststellungsbeschluss zu regeln. Die Pflicht zur Konfliktbewältigung kann die Planfeststellungsbehörde nur mit den ihr durch die Rechtsordnung zur Verfügung gestellten Mitteln erfüllen (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1991, 129). Darüber hinaus muss das planfestgestellte Vorhaben für die Konfliktlage ursächlich sein. Über Schutzansprüche wegen schon bestehender Belastungen oder überkommener Gefahren ist im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nicht zu entscheiden.

In den bestehenden Gehölzstreifen entlang der Strecke 2291 in der Ortsdurchfahrt Höntrop wird durch das antragsgegenständliche Vorhaben nicht eingegriffen. Deshalb sind auch keine Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss zum Erhalt oder zur Pflege des Gehölzstreifens erforderlich.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ökologische Bauüberwachung

Einwendung

Die Einwender fragen, welche Qualifikation die ökologische Bauüberwachung hat, ob es sich um eine unabhängige Bauüberwachung handelt und ob externe Büros mit dieser Aufgabe beauftragt werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die ökologische Bauüberwachung im Rahmen der Ausführungsplanung ausgeschrieben und vergeben werde. Die gesetzlichen Vorgaben würden hierbei beachtet.

Bewertung und Entscheidung

Die umweltfachliche Bauüberwachung wird durch Nebenbestimmung im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses rechtsverbindlich festgesetzt.

Die umweltfachliche Bauüberwachung ist organisatorisch der Projektleitung zugeordnet und dieser gegenüber berichtspflichtig, soweit nicht direkte Berichte aus besonderen Anlässen an das Eisenbahn-Bundesamt vorgesehen sind. Bei eingetretenen Umweltschäden sowie bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens handelt die umweltfachliche Bauüberwachung weisungsungebunden.

Die Deutsche Bahn AG trifft alle vertraglichen und sonstigen Vorkehrungen, um eine Unabhängigkeit sicherzustellen, die der eines betrieblichen Immissionsschutzbeauftragten entspricht. Mit der umweltfachlichen Bauüberwachung können sowohl geeignete Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG als auch geeignete Externe betraut werden.

Soweit es um die Verhinderung von Umweltstraftaten oder die Verhinderung bzw. Beseitigung von akuten Umweltschäden geht, hat die umweltfachliche Bauüberwachung unmittelbare Weisungsbefugnis gegenüber den Bauleitern der ausführenden Firmen. In allen übrigen Fällen berichtet die umweltfachliche Bauüberwachung unmittelbar an die Projektleitung. Sofern von der umweltfachlichen Bauüberwachung im Einzelfall für notwendig gehaltene Maßnahmen von der Projektleitung abgelehnt werden, ist über den Bauherren zu eskalieren.

Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Ablösung des umweltfachlichen Bauüberwachers bzw. der umweltfachlichen Bauüberwacherin verlangen, wenn die Berichterstattung gar nicht, wiederholt verspätet, fachlich erheblich unzureichend oder grob unvollständig erfolgt. Gleiches gilt, falls erhebliche Umweltschäden auf mindestens grob fahrlässiges Verhalten der umweltfachlichen Bauüberwachung zurückzuführen sind.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Der umweltfachlichen Bauüberwachung ist die Möglichkeit einzuräumen, für alle Aufgaben, die weitergehendes umweltfachliches Spezialwissen erfordern, Fachpersonal hinzu zu ziehen. Es ist sicher zu stellen, dass die umweltfachliche Bauüberwachung insbesondere für die Themenbereiche Hydrologie, Geohydrologie, Immissionsschutz, Landschaftsökologie, Biologie sowie Abfallwirtschaft eine angemessene Unterstützung durch Fachkräfte erhält, sofern im Einzelfall Problemschwerpunkte in diesen Bereichen zu erwarten sind. Die Auswahl der Experten erfolgt jeweils problemorientiert.

Sofern eine themenübergreifende umweltfachliche Bauüberwachung durch Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG durchgeführt wird, sind Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterinnen einzusetzen, die über eine umweltspezifische Ausbildung (Studium) bzw. Praxiserfahrung im Umweltbereich verfügen und für die Wahrnehmung der Aufgaben der umweltfachlichen Bauüberwachung mit Leistungsnachweis geschult wurden. Wird die fachliche Eignung über ein Studium nachgewiesen, ist eine der in Anlage 1 des Umweltsleitfadens Teil VII (Umweltfachliche Bauüberwachung) genannten Qualifikationen ausreichend.

Die Mindestqualifikationen für externe Experten sind ebenfalls der Anlage 1 des Umweltsleitfadens Teil VII zu entnehmen. Es ist ausreichend, wenn die Qualifikation der Anlage 1 für eines der genannten Themenfelder erfüllt ist. Wird die umweltfachliche Bauüberwachung auf ein Themenfeld beschränkt (spezielle umweltfachliche Bauüberwachung), muss die externe umweltfachliche Bauüberwachung die Qualifikation aufweisen, die für diesen Bereich in Anlage 1 aufgeführt ist.

Über alle Fachgebiete hinweg bestehen die Anforderungen gemäß der Anlage 1 in einem erfolgreich abgeschlossenen Hochschulstudium der jeweiligen Fachrichtung, nachgewiesenen fundierten Fachkenntnissen und einer mindestens zweijährigen praktischen Tätigkeit im jeweiligen Aufgabengebiet.

Alle mit der umweltfachlichen Bauüberwachung Beauftragten müssen persönlich zuverlässig in Anlehnung an § 10 der 5. BImSchV sein.

Vogelschutz an Mastköpfen und Oberleitungsstützpunkten

Einwendung

Die Einwender können nicht nachvollziehen, warum an bestehenden Masten Vogelschutzmaßnahmen entbehrlich sein sollen, obwohl Vogelschutzmaßnahmen an neu errichteten Masten und Umleitungsstützpunkten als erforderlich angesehen werden; eine Nachrüstung aller Masten und Umleitungsstützpunkte sei deshalb vorzusehen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Eine Nachrüstung der Bestandsinfrastruktur sei nicht Bestandteil dieses Vorhabens.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Das Bundesnaturschutzgesetz sehe im § 41 die Nachrüstung von Vogelschutzvorrichtungen an bestehenden Masten und technischen Bauteilen von Mittelspannungsleitungen mit hoher Gefährdung von Vögeln bis zum 31. Dezember 2012 vor, jedoch seien Oberleitungen von Bahnanlagen davon ausgenommen.

Bewertung und Entscheidung

Die von Oberleitungen von Eisenbahnen zu erfüllenden Anforderungen sind bereits gesetzlich determiniert, so dass sich Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss erübrigen.

§ 41 BNatSchG enthält eine in der Praxis durchaus bedeutsame Regelung des allgemeinen Artenschutzes zum Schutz von Vögeln gegen Stromschlag an Mittelspannungsfreileitungen. Sie konzentriert sich auf die Gefahr von Stromschlägen, die als Hauptursache für Vogelverluste an Energiefreileitungen angesehen wird (vgl. BT-Drs. 14/6378, 57 und BT-Drs. 14/490,11).

§ 41 Satz 1 BNatSchG enthält das rechtliche Gebot, bei der Neuerrichtung von Masten und technischen Bauteilen eine Konstruktionsart zu wählen, die einen Schutz von Vögeln gegen Stromschlag gewährleistet. § 41 Satz 2 BNatSchG begründet demgegenüber Nachrüstplichten für bestehende Masten und technische Bauteile, soweit von ihnen eine hohe Gefährdung für Vögel ausgeht. Allerdings nimmt § 41 Satz 3 BNatSchG Oberleitungsanlagen von Eisenbahnen von der Nachrüstplicht des Satzes 2 aus.

Eine Bestimmung zum Vogelschutz an Energiefreileitungen wurde erstmals durch die Novelle 2002 in das BNatSchG aufgenommen (§ 53 BNatSchG a.F.). Zuvor waren Schutzmaßnahmen allein im Rahmen freiwilliger Programme und Vereinbarungen durchgeführt worden. Im Rahmen der Kleinen Artenschutznovelle 2007 wurde § 53 BNatSchG a.F. nicht geändert. Auch bei der Novellierung des BNatSchG 2009 wurde die Regelung weitgehend unverändert als § 41 in den neuen Abschnitt 2 zum Allgemeinen Artenschutz übernommen. § 41 Satz 1 BNatSchG entspricht wörtlich der Vorgängerregelung des § 53 Satz 1 BNatSchG a.F. Auch die Anforderungen an bestehende Masten und technische Bauteile in Satz 2 blieben inhaltlich unverändert. Die Übergangsfrist, bis zu der die notwendigen Maßnahmen zur Sicherung gegen Stromschlag durchzuführen sind, wurde allerdings geringfügig verlängert. Während § 53 Satz 2 BNatSchG a.F. eine Zehnjahresfrist zur Umsetzung enthielt, war die Nachrüstplicht gemäß § 41 bis zum 31.12.2012 zu erfüllen. Erweitert wurde der Anwendungsbereich für Oberleitungen der Eisenbahn in Satz 3. Während § 53 Satz 3 BNatSchG 2002 Oberleitungen der Eisenbahn noch insgesamt von der Regelung ausnahm, erstreckt sich der Ausschluss nach Satz 3 nun lediglich nach auf Satz 2 der Regelung, so dass die Anforderungen an neu zu errichtende Masten und technische Bauteile seit dem 01.03.2010 auch für Oberleitungsanlagen von Eisenbahnen gelten (vgl. Fellenberg in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2018, § 41 Rn. 1 f.).

Bodenaushub an Neophyten-Standorten

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Einwendung

Vor Beginn der Bodenarbeiten sei eine Kartierung von Neophyten-Standorten, insbesondere von Standorten des Japanischen Staudenknöterichs, erforderlich. Es sei anzugeben, wo genau der durchwurzelte Bodenbereich entsorgt wird. Die Einwender fragen, welche Maßnahmen geplant sind, damit eine Verbreitung durch die dort rangierenden Fahrzeuge verhindert wird, ob z.B. eine Reinigung der Reifenprofile geplant ist, wie diese Maßnahmen in den Bauablauf integriert werden und ob der Aushub des mit Neophyten durchwurzelten Bodens vorab der eigentlichen Baumaßnahmen durchgeführt wird.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Neophyten, insbesondere die Standorte des Japanischen Staudenknöterichs, seien in den Bestands- und Konfliktkarten zum landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt worden (Biotoptyp LB3). Darüber hinaus werde im Textteil auf die Behandlung der Bodenmassen, die mit invasiven Arten belastet sind, hingewiesen. So sei der während der Bauphase anfallende und mit Rhizomen des Japanischen Staudenknöterichs durchsetzte Boden gesondert zu behandeln. Er wird einer geeigneten Deponie oder der Kehrlichtverbrennung zugeführt, so dass eine Verschleppung oder Weiterverbreitung ausgeschlossen ist. Die Überwachung dieser Vorsorgemaßnahmen erfolge durch die ökologische Baubegleitung.

Bewertung und Entscheidung

Die vormals in § 40 Abs. 1 bis 3 BNatSchG a.F. enthaltenen Regelungen zu nichtheimischen und invasiven Arten wurden gestrichen und durch die Vorschriften der §§ 40a bis f BNatSchG n.F. ersetzt.

§ 40a Abs. 1 Satz 1 BNatSchG enthält eine Generalklausel, die die zuständigen Behörden dazu ermächtigt, im Einzelfall die erforderlichen Maßnahmen gegen invasive Arten zu treffen. Zugleich werden diese ausdrücklich auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verpflichtet (vgl. BT-Drs. 18/11942, 25). Maßnahmen dürfen daher nur getroffen werden, wenn diese durch die Existenz einer Beseitigungsmethode grundsätzlich durchführbar, konkret technisch machbar und erfolgversprechend sind sowie keine unangemessenen Kosten verursachen (vgl. Lütkes in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2018, § 40a Rn. 1 f.).

Die der Planfeststellungsbehörde bekannte umfassendste Ausarbeitung zur Ökologie und Bekämpfung des Japanischen Staudenknöterichs liegt mit einem im Auftrag der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB), des schweizerischen Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV) herausgegebenen Untersuchungsbericht vor (Bollens, Bekämpfung des Japanischen Staudenknöterichs, Literaturreview und Empfehlungen für Bahnanlagen, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 2005). Darin werden über fünfzig Publikationen und Erfahrungsberichte

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

zur Ökologie und Bekämpfung des Japanischen Staudenknöterichs ausgewertet bezüglich der Frage, wie sich die Pflanzen am effizientesten bekämpfen lassen.

Der Staudenknöterich verbreitet sich demnach sehr effektiv durch Ausläufer, Rhizom- und Sprossfragmente. Die Samenbildung spielt eine vernachlässigbare Rolle. Sprosstücke von 4 cm Länge mit einem halben Knoten und Rhizomstücke von 1,5 cm Länge mit einem Knoten können wieder austreiben. Die Rhizome können bis zu 1 m lang sein und über mehrere Jahre im Boden verbleiben, ohne oberirdische Sprosse zu bilden.

Von den beschriebenen Bekämpfungsmethoden konnten Bestände nur mit Herbizidbehandlung vollständig ausgelöscht werden. Häufige Schnitte über mehrere Jahre bewirken eine Schwächung des Bestandes. Beweidung und Ausreißen der Pflanzen, Abdecken mit Folie oder Ausgraben kann die Bestände ebenfalls reduzieren. Es sind aber, wie auch bei der Herbizidbehandlung, Nachkontrollen und Nachbehandlungen notwendig. Abbrennen und Behandlung mit Niederfrequenz-Gleichstrom sind wirkungslos. Die Methode mit Hochspannung ist erfolgreich, aber aufwändig und gefährlich. Die Förderung von Konkurrenzpflanzen ist an sich sinnvoll und erschwert das Bilden von neuen Knöterich-Beständen. Allerdings wird eine Bekämpfung des Staudenknöterichs in einer bepflanzten Fläche erheblich erschwert. Die biologische Bekämpfung ist noch im Forschungsstadium.

Von diesen Erkenntnissen ausgehend, werden in dem Bericht folgende Maßnahmen für die Bahnen empfohlen:

- Prävention: Grünflächen regelmäßig unterhalten, Neubildung und Verschleppung verhindern, Schnittgut sofort mit dem Kehrlicht zur Verbrennung abführen, nicht mulchen oder kompostieren, Bodenaushub gesondert behandeln und entsorgen, nicht mit unbelastetem Bodenaushub vermischen
- Wo möglich Herbizidbehandlung: Glyphosat im August/September, 6 Wochen nach einem Schnitt, oder im Mai anwenden, Anwendungsverbote sind zu beachten
- Nicht sofort nach der Glyphosatbehandlung einsäen (erschwert die Nachbehandlung), stattdessen Zwischensaat
- Wenn Herbizidbehandlung nicht möglich: 3- bis 5-mal jährlich schneiden oder ausreißen, Reinbestände können vorgängig durch Abdecken (während mindestens 2 Jahren) oder Ausgraben (bis 3 m tief und 7 m im Umkreis) abgeschwächt werden
- Erfolgskontrolle und Nachbehandlungen durchführen

Diese Empfehlungen zur Bekämpfung des Japanischen Staudenknöterichs wurden als Auflagen in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen für diejenigen Flächen, die zur Durchführung des Vorhabens in Anspruch genommen werden müssen.

Lärmschutz durch Aufforstung

Einwendung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Einwender weisen darauf hin, dass Gehölzen keine anrechenbare Lärmschutzwirkung zukomme. In den maßgeblichen Richtlinien werde keine Lärminderung durch Bewuchs angesetzt, da diese zu niedrig sei. Die Aussage auf Seite 42 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan, dass die Aufforstung im ehemaligen Containerbahnhof Bochum-Langendreer eine Lärmschutzfunktion für die Wohnbebauung am Bonackerweg übernehme, sei deshalb falsch und bei der weiteren Betrachtung des landschaftspflegerischen Begleitplans nicht zulässig. Die Einwender fragen, ob eine Lärmschutzwirkung durch Aufforstung auch bei der Lärmberechnung eingerechnet worden sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die schalltechnische Untersuchung sei durch einen unabhängigen Gutachter unter Berücksichtigung der derzeit gültigen Gesetze und Verordnungen durchgeführt worden. Ein Lärmschutz durch Bewuchs oder Bäume sei dabei nicht berücksichtigt worden.

Bewertung und Entscheidung

Nach den Nrn. 6 und 7 der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ (1990) können bei der Berechnung des Beurteilungspegels durchaus Pegelkorrekturen zur Berücksichtigung von Einflüssen auf dem Ausbreitungsweg angesetzt werden, nach Nr. 7.3 insbesondere auch für die Schallausbreitung durch Gehölze. Allerdings werden durch Gehölze bewirkte Pegelminderungen erst bei längeren Schallausbreitungswegen durch dichten Wald mit bleibender Unterholzausbildung erreicht. Wegen des geringen Einflusses wurde auf eine rechnerische Ermittlung der durch Gehölze bewirkten Pegeldifferenzen in der schalltechnischen Berechnung jedoch verzichtet.

Diese Vorgehensweise, die sich zugunsten der Anwohner auswirkt, lässt jedoch nicht den Schluss der Einwender zu, dass die Aufforstung am ehemaligen Containerbahnhof Bochum-Langendreer keine multifunktionale Wirkung entfaltet. Auch wenn die Lärminderung der großflächigen Aufforstung nicht rechnerisch ermittelt wurde, bleibt die verbal-argumentative Bewertung im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan hinsichtlich ihrer - wenn auch sehr geringen - Lärminderung dennoch zulässig; eine Korrektur dieser Bewertung in den Deckblattunterlagen des landschaftspflegerischen Begleitplans war deshalb nicht zu veranlassen.

Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bahnböschung

Einwendung

Die Einwender fragen,

- warum eine rechtliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich sei,
- ob die Ausgleichsmaßnahmen in einem Kompensationskataster eingetragen werden,

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- ob bei den bau- und anlagebedingten Eingriffen im vorhandenen Böschungsbereich des Streckenkörpers auch Flächen beansprucht werden, bei denen es sich um „alte“ Ausgleichsflächen handelt,
- welches Entwicklungsziel bei diesen „alten“ Ausgleichsflächen festgeschrieben worden sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Bahnböschungen seien Teil des Bauwerks (mit naturschutzrechtlicher Bedeutung). Die rechtliche Sicherung erfolge durch den Grunderwerb der Vorhabenträgerin. Alle Maßnahmen, für die ein Maßnahmenblatt erstellt worden sei, werden in dem bahninternen „Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation“ (FINK) erfasst und dem Eisenbahnbundesamt gemeldet.

Bewertung und Entscheidung

Gemäß § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Den jeweiligen Unterhaltungszeitraum hat die zuständige Behörde gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG im Zulassungsbescheid festzusetzen. Dies geschieht dadurch, dass die Maßnahmenblätter und Maßnahmenpläne planfestgestellt werden. Die Kompensationsmaßnahmen sind somit Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und bereits dadurch rechtlich gesichert.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG ist für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Eingriffsverursacher oder dessen Rechtsnachfolger verantwortlich. Daher bedürfen Kompensationsmaßnahmen auf Grundstücken des Eingriffsverursachers keiner zusätzlichen dinglichen Sicherung. Anders verhält es sich bei Flächen, die nicht dem Eingriffsverursacher gehören. Die Gesetzgebungsmaterialien zum BNatSchG verweisen für diesen Fall in erster Linie auf eine grundbuchliche Sicherung, etwa nach § 1090 BGB (beschränkte persönliche Dienstbarkeit) oder nach § 1105 BGB (Reallast).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die nicht nur herzustellen sind und dann der natürlichen Sukzession überlassen werden können, sondern die gerade in einer bestimmten Flächenbewirtschaftung bestehen, sind grundsätzlich so lange zu unterhalten und rechtlich zu sichern, wie der Eingriff andauert, den sie kompensieren (Spang/Reiter, Ökokonten und Kompensationsflächenpools in der Bauleitplanung und der Fachplanung, 2005, S. 93). Im Planfeststellungsabschnitt 5b ist die Vorhabenträgerin bereits Eigentümerin der Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Deutsche Bahn AG hat seit April 2016 das elektronische System FINK für die Erstellung von Planunterlagen verbindlich eingeführt. FINK steht für „Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation“. Das System FINK wurde zur Verwaltung entsprechender Flächen und darüber hinaus entwickelt, um die Berichtspflichten nach § 17 Abs. 7 BNatSchG über die Durchführung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unterhaltungsmaßnahmen zu erfüllen. Zudem soll das System der Bereitstellung der erforderlichen Daten für die bei den Landesnaturschutzbehörden geführten Kompensationsverzeichnisse dienen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde der Status quo der Vegetation auf den Böschungsflächen erfasst und bewertet.

Entsiegelungsbonus

Einwendung

Der Entsiegelungsbonus sei sehr umstritten und es sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt abzuwarten, dass er bei der Eingriffsregelung demnächst wegfallen werde. Die Einwender fragen, ob bei Wegfall des Entsiegelungsbonus die Eingriffsbilanz überarbeitet werde.

Eine Verdoppelung des Zielbiotopwertes allein durch Entsiegelung werde aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Ein doppelt so hoher naturschutzfachlicher Wert sei nicht nachgewiesen worden. Eine naturschutzfachliche Begründung fehle.
- Die Begründung der Anreizkomponente sei aus ökonomischen (hohe Kosten für Entsiegelung) und nicht aus naturschutzfachlichen Überlegungen erfolgt. Demzufolge müssten ökonomisch günstige Maßnahmen Abschläge erfahren (z.B. Halbierung des Zielbiotopwertes bei kostengünstigen Maßnahmen wie Sukzession oder Ansaat). Dies sei hier nicht erfolgt.
- Aus rechtlicher Sicht fehle der Nachweis des Ausgleichs. Ausgeglichen sei eine Beeinträchtigung gemäß §15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG nur dann, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts funktional in gleichartiger Weise wiederhergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sei. Dies sei hier nicht erfolgt, da es durch die Anwendung des Entsiegelungsbonus zu keiner vollen Wiederherstellung der durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts komme.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung werde nicht überarbeitet, da derzeit der Entsiegelungsbonus noch angewendet werden kann. Die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in Nordrhein-Westfalen“ (LANUV, 2008) ermögliche für die Entsiegelung eine Verdoppelung des Zielbiotopwertes.

Die Kompensationsmaßnahmen seien im landschaftspflegerischen Begleitplan in den Abschnitten 4 und 5 dargestellt und ausführlich beschrieben worden. Übergeordnetes Ziel der landschaftspflegerischen Maßnahmen sei es, Natur und Landschaft gemäß den in den §§ 1 und 2 BNatSchG dargelegten Grundsätzen und Zielen zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern. Unter besonderer Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Ver-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

minderung von Beeinträchtigungen werde der verbleibende unvermeidbare Eingriff vorrangig ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise kompensiert. Die Maßnahmen seien nach Art, Umfang und zeitlichem Ablauf geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen sowie das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen oder neu zu gestalten.

Bewertung und Entscheidung

In der vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen im Jahr 2008 herausgegebenen Arbeitshilfe „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in Nordrhein-Westfalen“ wurden die Biotoptypenlisten der bis dahin angewandten unterschiedlichen Bewertungsverfahren modifiziert und fortgeschrieben. Die Arbeitshilfe verfolgte das Ziel einer landesweiten Harmonisierung der Biotoptypen und ihrer Wertvorschläge. Neu aufgenommen wurde eine Anreizkomponente für die Umsetzung kostenintensiver Kompensationsmaßnahmen. Bei der Entsiegelung von Flächen, dem Aufheben von Verrohrungen bei Fließgewässern und ähnlichen Maßnahmen darf der Zielbiotopwert verdoppelt werden. Die Umsetzung der Anreizkomponente durch Verdoppelung des Zielbiotopwertes bei entsiegelten bzw. zurückgebauten Flächen (vgl. z.B. Rechenformel ARGE) kommt u.a. bei der Entsiegelung von Flächen durch vollständiges Abtragen und Entsorgung des Materials ab einer Flächengröße von 0,1 ha und einer Mindestbreite von 2,0 m zum Tragen, sofern die Maßnahme Teil eines Gesamtkonzeptes (z.B. Maßnahmenkonzept eines landschaftspflegerischen Begleitplans) ist (vgl. Nr.1 und 2.2 der Arbeitshilfe).

Diese Voraussetzungen sind bei den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen im ehemaligen Containerbahnhof Bochum-Langendreer erfüllt (vgl. Abschnitt 4 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan).

Die Möglichkeit zur Verdoppelung des Zielbiotopwertes wurde nicht nur aus ökonomischen Gründen eingeführt, sondern auch aus ökologischen. Es gibt zwar keine ausdrücklichen gesetzlichen Vorgaben zum Zustand von Flächen, die sich für Kompensationsmaßnahmen eignen. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen kommen aber nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sie im Vergleich zu dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Landwirtschaftlich genutzte Acker- und Grünflächen sind generell von begrenztem ökologischen Wert und deswegen aufwertungsfähig (vgl. BVerwG, NVwZ 2004, 732). Wegen ihres begrenzten ökologischen Wertes, ihrer grundsätzlichen Aufwertungsfähigkeit und ihres im Vergleich zu anderen Nutzungen niedrigen Kaufpreises wurden in der Vergangenheit Kompensationsmaßnahmen häufig auf landwirtschaftlich genutzten Flächen umgesetzt. Neben der eigentlichen Inanspruchnahme dieser Flächen durch den Siedlungs- und Verkehrswegebau entstanden somit weitere Flächenverluste für die Landwirtschaft durch die erforderliche Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft bei diesen Vorhaben. Mit der Einführung des § 15 Abs. 3 BNatSchG zur besonderen Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Kompensation von Eingriffen reagierte

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

der Gesetzgeber auf die Belange der Landwirtschaft. Nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist vorrangig zu prüfen, ob eine Kompensation auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Im Übrigen besteht die Möglichkeit der Zielwertanhebung auch in anderen Bewertungsverfahren. So wird beispielsweise gemäß der „Anleitung für die Bewertung von Kompensationsmaßnahmen an Fließgewässern und Auen“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen bei einem Rückbau von Verrohrungen, einem Rückbau von Wehren und einem Rückbau von betonierten Sohlbefestigungen eine Zielwertanhebung (Verdopplung) mit Bezug zur konkreten Bauwerksfläche damit begründet, dass sich mit der Verbesserung der hydromorphologischen Situation auch die Standort- und Habitatverhältnisse für die Gewässervegetation und -fauna verbessern.

Zwischen Eingriff und Ausgleich oder Ersatz muss ein sachlich begründbarer Zusammenhang bestehen. Die hinter der Eingriffsregelung stehende Kompensationsverpflichtung verlangt insoweit, dass sich Art und Ausmaß der Kompensation am Äquivalenzprinzip orientieren. Eine Äquivalenz ist aber sowohl über die betroffenen Funktionen als auch über die Kosten herstellbar. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Maßnahme V 3

Einwendung

Die Einwender merken an, dass der Erhalt von Einzelbäumen keine Ausgleichsmaßnahme sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin stellt klar, dass diese Maßnahme eine Vermeidungsmaßnahme sei und dementsprechend im Maßnahmenblatt gekennzeichnet und als Maßnahme V 3 bezeichnet worden sei. Die zusätzliche Kennzeichnung als Ausgleichsmaßnahme im Maßnahmenblatt sei versehentlich erfolgt.

Bewertung und Entscheidung

Der Erhalt der das Landschaftsbild prägenden Einzelbäume auf der Böschung ist eine Vermeidungsmaßnahme; als solche ist die Maßnahme auf dem Maßnahmenblatt auch gekennzeichnet und bezeichnet. Bei der zusätzlichen Kennzeichnung als Ausgleichsmaßnahme handelt es sich um einen redaktionellen Fehler; dies wird auch dadurch deutlich, dass die

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Maßnahme in der Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensation nicht als Ausgleich bewertet wurde.

Maßnahme M 2

Einwendung

Da die Gehölzpflanzung eine Vernetzungsfunktion erfüllen soll, fordern die Einwender, dass die Unterhaltungspflege von „abschnittsweise auf Stock setzen“ in „strukturerhaltende selektive Rückschnittarbeiten“ geändert werden müsse.

Die Einwender fragen auch, welcher Biotoptyp mit dem Biotopwert 5 als Entwicklungsziel bei dieser Maßnahme vorgesehen sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass als Entwicklungsziel dieser Maßnahme lebensraumtypische Gehölzstreifen (BD3, 70) vorgesehen seien.

Bewertung und Entscheidung

Als Begründung für diese Maßnahme wird u.a. die Wiederherstellung der Vernetzungsstrukturen für Vögel, Fledermäuse und bodenmobile Arten sowie die Schaffung von Nahrungs- und Bruthabitaten für zahlreiche Tierarten genannt. Mit dieser Begründung und der räumlichen Nähe zur Maßnahme V 3 ist es sachgerecht, die Beschreibung der Unterhaltungs- und Dauerpflege von „Rückschnitt der Gehölze bei Bedarf im Rahmen der Streckenunterhaltung. Alle 10 bis 15 Jahre die Gehölze abschnittsweise auf Stock setzen“ zu ändern in „Abschnittsweise (etwa alle 50 m) und zeitlich versetzt alle 10 bis 15 Jahre auslichten. Holzschnitt anteilig zu Haufen schichten“. Die Änderung des Maßnahmenblattes wird in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Maßnahme M 3

Einwendung

Die Einwender fragen, wie die Ausgleichsmaßnahme des Aufbaus eines Waldmantels mit Strauchgürtel rechtlich gesichert wird.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine rechtliche Sicherung nicht erforderlich sei, da die Fläche im Eigentum der Vorhabenträgerin steht und die geplante Maßnahme im bahneigenen Liegenschaftsnachweis vermerkt wird.

Bewertung und Entscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Im vorstehenden Abschnitt zu den Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bahnböschung wurde bereits auf die rechtliche Sicherung der Maßnahmen eingegangen.

Maßnahme M 6

Einwendung

Die Einwender fragen,

- ob die Flächen vollständig entsiegelt und auch die Tragschichten entfernt werden,
- warum eine rechtliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahme nicht erforderlich sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert,

- dass der für die Aufforstung vorgesehene Bereich vollständig entsiegelt wird (einschließlich Unterbau),
- dass eine rechtliche Sicherung der Ausgleichsmaßnahme nicht erforderlich sei, da sich die Fläche im Eigentum der Vorhabenträgerin befindet und die geplante Maßnahme im bahneigenen Liegenschaftsnachweis vermerkt wird.

Bewertung und Entscheidung

Entsprechend der Maßnahmenbeschreibung der Maßnahme M 6 werden die Bodenflächen entsiegelt, der Untergrund aufgelockert, kulturfähiger Boden aufgebracht und standortgerechte, heimische Laubbäume (am Rand auch einheimische Sträucher) angepflanzt.

Im vorstehenden Abschnitt zu den Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bahnböschung wurde bereits auf die rechtliche Sicherung der Maßnahmen eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Angabe des Biotoptyps auf den Maßnahmenblättern

Einwendung

Die Einwender monieren, dass die Maßnahmenblätter keine Angaben zu dem zu entwickelnden Biotoptyp nach dem numerischen Bewertungssystem des LANUV enthielten. Es sei nicht nachvollziehbar dargestellt, welcher konkrete Biotoptyp mit welchem Biotopwert entwickelt werden soll.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass der Zielbiotoptyp nach der Biotoptypenliste des LANUV in den Maßnahmenblättern sowie in der Tabelle „Bilanzierung der Eingriffe und der Kompensation“ des landschaftspflegerischen Begleitplans ergänzt wird.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Bewertung und Entscheidung

In der Tabelle der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung der Ursprungsunterlagen waren die Biotoptypen der Eingriffsflächen vollständig angegeben, die Zielbiotoptypen der Ausgleichsmaßnahmen jedoch nur unvollständig. In der Bilanzierung, die mit den Deckblattunterlagen vorgelegt wurde, waren die fehlenden Angaben zu den Biotoptypen, die mit den Ausgleichsmaßnahmen entwickelt werden sollen, von der Vorhabenträgerin ergänzt worden.

Die zugesagte Ergänzung der Maßnahmenblätter um die Schlüsselnummern der Zielbiotoptypen hat die Vorhabenträgerin in den Deckblattunterlagen jedoch nicht vorgenommen. Der Vorhabenträgerin war deshalb mit einer Nebenstimmung im Planfeststellungsbeschluss aufzugeben, diese Angaben nachzuholen. Neben der Beschreibung des Entwicklungsziels der Maßnahmen durch Angabe der Schlüsselnummern der Biotoptypen, die angelegt und entwickelt werden sollen, soll auf den Maßnahmenblättern auch der Ausgangszustand der für eine Maßnahme beanspruchten Fläche durch Angabe der Schlüsselnummern der Biotoptypen dokumentiert werden. Die ergänzten Maßnahmenblätter sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Angabe des Biotoptyps in den Karten

Einwendung

Die Einwender monieren, dass sowohl in den Konflikt- als auch in den Maßnahmenkarten die genauen Bezeichnungen des Biotoptyps fehlen würden. Es sei nicht nachvollziehbar dargestellt, um welchen konkreten Biotoptyp es sich wo handele. Je nach Ausprägung könnten z.B. Gehölzflächen sehr unterschiedliche Biotopwerte haben. Eine genaue Angabe der Biotoptypen in den Karten sei erforderlich, um eine Verknüpfung zu den angegebenen Biotopwerten im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan zu ermöglichen. Dies sei für die Nachvollziehbarkeit des landschaftspflegerischen Begleitplans zwingend erforderlich und demnach nachzuarbeiten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Biotoptypenbezeichnungen in den Bestands- und Konfliktplänen ausreichend dargestellt seien.

Bewertung und Entscheidung

Die Biotoptypen sind in den Bestands- und Konfliktplänen sowie in den Maßnahmenplänen unter Angabe der Schlüsselnummern nach LANUV (September 2008 und Referenzliste Biotoptypen August 2013) ausreichend genau dargestellt. Die Zuordnung der in den Plänen zeichnerisch dargestellten Konflikte zu den Beschreibungen der Eingriffe im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans und zur wertmäßigen Erfassung in der Bilanzierung ist möglich, ebenso die Zuordnung der landschaftspflegerischen Maßnahmen in den

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Maßnahmenplänen zu den Beschreibungen der Maßnahmen im Textteil und zur wertmäßigen Berechnung der Kompensation in der Bilanzierung.

B.4.24.12 Artenschutz

Wirkraum des Vorhabens zur Erfassung der Auswirkungen auf geschützte Arten

Einwendung

Die Einwender fordern, den Wirkraum des Planfeststellungsabschnitts auf die Bereiche der Baulücken zu erweitern, in denen eine Erhöhung der Zuganzahl je Stunde geplant sei, da hier - wie auf Seite 7 des Artenschutzbeitrags beschrieben - zusätzliche Auswirkungen gegenüber dem Status quo nicht ausgeschlossen werden könnten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin verweist auf ihre Erwiderung zum Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie. Der Untersuchungsraum sei in einem Scoping-Termin unter Beteiligung aller betroffenen Behörden und Verbände festgelegt worden. Weitere Untersuchungen in den Baulücken seien nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Im vorstehenden Abschnitt zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bereits auf die Forderung nach Erweiterung des Untersuchungsraumes aus Sicht des Artenschutzes eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Fledermausvorkommen an der Strecke 2291 in Höntrop

Einwendung

Fledermausvorkommen

Die Einwender halten Fledermausvorkommen an der Strecke 2291 in Höntrop allein schon aufgrund der hier vorhandenen Biotopstrukturen für wahrscheinlich. Seit vielen Jahren würden hier auch tatsächlich Fledermäuse beobachtet, besonders häufig im Bereich des Regenrückstaubeckens am Bahnübergang Ginsterweg und zwischen den beiden Straßenüberführungen Zollstraße und Zeppelinlamm. Jagende Fledermäuse würden über der offenen Wasserfläche des Regenrückstaubeckens am Bahnübergang Ginsterweg regelmäßig beobachtet; die Wasserfläche liege direkt neben der Strecke 2291.

Tradierte Flugrouten von Fledermäusen

Eine tradierte Flugroute entlang der Bahntrasse westlich und östlich des S-Bahn-Haltespunktes Wattenscheid-Höntrop sei nicht auszuschließen. Diese Flugstrecke würde die

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

vorhandenen Freiräume mit großen potenziellen Nahrungshabitaten im Westen (Freisenbruch, Stalleicken, Dahlhausen bis zur Ruhr) und im Osten (Eppendorf, Engelsburg) verbinden. Auch seien aufgrund der Biotopstrukturen Flugrouten möglich, die die Gleisstrecke kreuzten, z.B. westlich des Zeppelindamms im Grünzug zwischen Essen und Bochum.

Für diesen Streckenabschnitt sei eine massive Taktverdichtung geplant. Es müsse deshalb konkret für diesen Abschnitt geprüft werden,

- ob sich hier tradierte Flugrouten von Fledermäusen befinden,
- ob hier eine signifikante Kollisionszunahme sicher ausgeschlossen werden kann,
- ob sich hier Fledermausquartiere (Wochenstuben, Winter- und/oder Sommerquartiere) und/oder essentielle Jagdhabitate von Fledermäusen befinden.

Zunahme des Kollisionsrisikos bei Fledermäusen

Auf Seite 35 des Artenschutzbeitrags wird angenommen, dass sich durch eine Taktverdichtung das Kollisionsrisiko für querende Arten allgemein erhöht. Andererseits wird auf Seite 40 des landschaftspflegerischen Begleitplans pauschal behauptet, dass eine Zunahme der Taktung der Schienenverkehre kein wesentlicher Konflikt sei. Die Baulücken der Strecke 2291 seien nicht auf das Vorhandensein tradierter Flugrouten untersucht worden. Somit kann für den Planfeststellungsabschnitt 5b nicht ausgeschlossen werden, dass sich durch eine Verdichtung des Zugverkehrs das Kollisionsrisiko erhöht. Die pauschale Aussage auf Seite 40 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan, dass betriebsbedingte Risiken über die bereits vorhandenen hinaus nicht entstehen und somit keine Konflikte zu erwarten sind, müsse dahingehend überprüft werden, ob dies auch für die bislang nicht untersuchten Bereiche zutrifft.

Verlagerung der Jagdstrecke bei Fledermäusen

Auf Seite 35 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan wird behauptet, dass Fledermäuse mit einer vorübergehenden Verlagerung der Jagdstrecke eine Verlärmung ihres Jagdrevieres kompensieren. Die Einwander fragen, ob adäquate, von Fledermäusen bislang nicht genutzte Jagdstrecken vorhanden sind, die als Ausweichmöglichkeit dienen könnten und wo diese Strecken liegen. Weiter fragen die Einwander, was bei einer andauernden betriebsbedingten Verlärmung zu erwarten sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Verlagerung der Jagdstrecke bei Fledermäusen

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass es zum einen keine Hinweise auf erhebliche Fledermauspopulationen gebe, die systematisch mit vielen Individuen die Jagdkulissen sowie den freien Luftraum leerjagen. Im Gegenteil seien selten mehrere Individuen je Ort zum selben Zeitpunkt detektiert worden. Verlärmung schein in bestimmten Fällen kein entscheidender Faktor für die Anlage von Wochenstuben zu sein, wenn man die Besiedlung durch einzelne Fledermausarten von Kirchendachböden (Großes Mausohr) oder gar Autobahnbrücken

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

(Großer Abendsegler) sowie für jagende Fledermäuse entlang stark befahrener Bundesstraßen bedenke (eigene Beobachtung des Gutachters). Nach Publikationen von Brinkmann oder Siemers und Schaub könne Verkehrslärm die Beuteerkennung maskieren. Die Untersuchungen bezögen sich aber auf Straßenverkehrslärm. Der Eisenbahnverkehr unterscheide sich in der Art und Intensität seiner Lärmkulisse vom Straßenverkehr erheblich. Durch Lärm verursachte Effekte seien in Deutschland verbindlich bislang lediglich in Bezug auf Vögel und Straßenverkehr aufgezeigt worden (Garniel/Mierwald, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“, 2010).

Zunahme des Kollisionsrisikos bei Fledermäusen

Eine veränderte Streckenführung und eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit seien im Planfeststellungsabschnitt 5b nicht vorgesehen. Auswirkungen auf die Fledermausarten könnten sich durch eine Taktverdichtung ergeben, die zu einer allgemeinen Erhöhung des Kollisionsrisikos führen könnte. Diese Risikozunahme sei aber nicht quantifizierbar. Der Gutachter geht davon aus, dass die Taktverdichtung zu keiner signifikanten Kollisionszunahme gegenüber dem Ist-Zustand mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen der Arten führen wird, da selbst in den Referenz-Untersuchungsräumen (Cochet Consult, 2011) sowie den Untersuchungsräumen der faunistischen Untersuchung zur Umweltverträglichkeitsstudie (Laukhuf, 2009) keine tradierten Flugrouten festgestellt worden seien. Eine signifikante Erhöhung der Gefährdung lokaler Populationen werde daher nicht gesehen. Die Gefährdung von Individuen sei prinzipiell seit dem Bestehen der Bahnanlagen bereits Realität. Eine erhöhte Vorsorge in Form von allgemeinen Querungshilfen würde zum einen zu Eingriffen in die vorhandenen Gehölzbestände führen und müsste zum anderen im Grunde entlang aller Bahnstrecken angewendet werden.

Bewertung und Entscheidung

Artenschutzrechtliche Verbote

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält die Verbote,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Für Bauvorhaben betreffend Bahnanlagen ist vorsorglich von einer Verbotverletzung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auszugehen, wenn der Bau einer Eisenbahnbetriebsanlage voraussehbar zur Tötung von Exemplaren einer Art führt. Für das Tötungsverbot bedeutet dies aber nicht, dass absehbare Einzelverluste durch Kollisionen bereits den Verbotstatbestand verwirklichen. Das Tötungsverbot erfasst Tierverluste allein dann, wenn sich das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht. Davon kann nur ausgegangen werden, sofern es erstens um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des vorhabenbedingt entstehenden Bahnverkehrs betroffen sind und zweitens diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sich nicht beherrschen lassen.

Weiterhin können Verbotverletzungen nicht ausgeschlossen werden, wenn durch den vorhabenbedingten Lebensraumverlust dort lebende Individuen oder Entwicklungsformen einer Art getötet werden. Als Entwicklungsformen sind alle Lebensstadien einer Art anzusehen, die zur Arterhaltung beitragen können, so z.B. lebensfähige Eier.

Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthält eine zeitliche und eine funktionale Komponente:

Zunächst sind nur Störungen während der genannten Zeiträume relevant. Weiterhin sind nur solche Störungen relevant, die zu einer Veränderung von Aktivitätsmustern, höherem Energieverbrauch, Abzug in ungünstige Gebiete o.ä. führen und damit den Erfolg der Fortpflanzung, Aufzucht, Mauser, Überwinterung oder Wanderung gefährden können.

Störungen sind weiterhin nur relevant, wenn sie den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern. Der Erhaltungszustand wird dann verschlechtert, wenn sich der Bestand einer lokalen Population vorhabenbedingt dauerhaft verringern kann. Unter einer lokalen Population werden alle Individuen einer Art verstanden, die eine Fortpflanzungs- und Überlebensgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden, abgrenzbaren Raum gemeinsam bewohnen.

Ein kurzzeitiges Ausweichen aus dem Störungsfeld, aus dem keine dauerhaften Auswirkungen auf die Lokalpopulation resultieren, erfüllt den Verbotstatbestand nicht. Der Verlust einzelner Reviere durch Störungen kann akzeptabel sein, wenn der Erhaltungszustand einer lokalen Population dadurch nicht negativ beeinflusst wird oder die schädlichen Auswirkungen durch Kompensationsmaßnahmen aufgefangen werden können.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Unter den Fortpflanzungs- und Ruhestätten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind Orte zu verstehen, die von geschützten Arten aktuell zur Fortpflanzung oder zum Ausruhen genutzt werden.

Darüber hinaus gehören aktuell nicht besetzte, aber regelmäßig für die genannten Funktionen genutzte Bereiche zu den Fortpflanzungs- und Ruhestätten, so z.B. Brutplätze, die bei Beginn der Brutphase mit hoher Wahrscheinlichkeit wiederbesetzt werden. Potenzielle, aber nachweislich nicht besiedelte Habitate sind von dem Verbot nicht erfasst.

Nicht erfasst sind Nahrungshabitate und Wanderwege zwischen Teillebensräumen, es sei denn, durch den Verlust der Nahrungshabitate oder die Zerschneidung der Wanderwege werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten funktionslos.

Als Beschädigung und Zerstörung ist jede Einwirkung zu verstehen, die die Funktion eines Bereichs als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte erheblich beeinträchtigen kann.

Vorkommen von Fledermäusen

Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote des § 44 BNatSchG greifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Planfeststellungsbehörde aber nicht, ein lückenloses Arteninventar erstellen zu lassen. Die Untersuchungstiefe für die Ermittlung und Bestandsaufnahme der vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007 - 9 VR 13/06, Buchholz 406.400 § 42 BNatSchG 2002 Nr. 2). Bei der Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt werden, steht der Planfeststellungsbehörde eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative sowohl bei der ökologischen Bestandsaufnahme als auch bei deren Bewertung zu, namentlich bei der Quantifizierung möglicher Betroffenheiten und bei der Beurteilung ihrer populationsbezogenen Wirkungen.

Auf Grundlage repräsentativer und eingriffsbezogener Erhebungen und der Datenlage wird das Vorkommen folgender Fledermausarten im Planfeststellungsabschnitt 5b Bochum als sicher oder möglich eingeschätzt: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus.

Im angrenzenden Planfeststellungsabschnitt 5a Essen wird das Vorkommen folgender Fledermausarten als sicher oder möglich bewertet: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus.

Die Plangebiete der beiden Planfeststellungsabschnitte weisen vergleichbare Strukturen auf; sie sind sehr heterogen durch zahlreiche Verkehrswege, mäßig bis hoch verdichtete Siedlungen, aber auch Grünanlagen und Gärten geprägt, im Übergangsbereich der Planfeststel-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

lungsabschnitte durch offene landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Bahnstrecken werden von Gehölzstreifen gesäumt.

Bei den in Essen-Kray, Essen-Steele und Essen-Steele Ost durchgeführten Untersuchungen wurden nur wenige Fledermäuse jagend beobachtet. Quartiere wurden nicht festgestellt. Eine Nutzung der untersuchten Brückenbauwerke als Wochenstube oder Überwinterungsplatz wurde als höchst unwahrscheinlich bewertet.

Durch Aufzeichnung mittels Horchboxen, die an insgesamt acht Standorten in den Baubereichen in Bochum aufgestellt wurden, wurden lediglich vier Fledermausarten nachgewiesen. Es handelte sich dabei ausschließlich um Rufe jeweils einzeln fliegender Individuen. Soziallaute wurden nicht aufgezeichnet. Die Anzahl der aufgezeichneten Fledermausrufe ist sehr gering. Die Einzelrufe von Großem Mausohr, Rauhaufledermaus und Bartfledermaus wurden als Überflug gewertet. Diese Bewertung gilt auch für die Zwergfledermaus, wobei in einem Bereich auch eine größere Zahl von Rufen registriert wurde, so dass hier ein Nahrungshabitat von allgemeiner Bedeutung angenommen wurde.

Der Vortrag der Einwender, wonach Fledermäuse jagend über der Wasseroberfläche des Regenrückhaltebeckens östlich des Bahnübergangs Ginsterweg und zwischen den beiden Straßenüberführungen Zollstraße und Zeppelindamm regelmäßig beobachtet wurden, steht zu den Einschätzungen der Artenschutzbeiträge zum Vorkommen von Fledermäusen nicht im Widerspruch.

Im Ergebnis wird danach die Nutzung des gesamten Planfeststellungsabschnitts 5b durch mehrere Fledermausarten unterstellt; ein sicherer Nachweis liegt für vier Fledermausarten vor.

Auswirkungen des Vorhabens auf Fledermäuse

Spezifische Wirkungen, die einzelne Fledermausarten betreffen würden, treten nicht auf, so dass auf eine Art-für-Art-Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG einschließlich einer Prüfung der Ausnahmetatbestände des § 45 BNatSchG verzichtet werden kann.

Für die Fledermausarten bestehen keine Kollisionsrisiken mit den baulichen Anlagen an sich.

Baubedingte Auswirkungen auf Fledermäuse können durch den Verlust von Vegetationsstrukturen als Leitlinie oder Jagdkulisse und durch den Verlust von Quartierbäumen infolge des Baus von Stützwänden, Lärmschutzwänden und der Verbindungskurve in Bochum-Langendreer entstehen. Die Bäume werden bei einer Kontrollbegehung vor der Rodung von einem Fledermausexperten auf das Vorhandensein von besetzten Baumhöhlen untersucht. Die ökologische Funktion des vom Vorhaben betroffenen Bereichs bleibt im räumlichen Umfeld erhalten. Die vor Baubeginn durchzuführenden Kontrollbegehungen haben vorsorglichen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Charakter und zielen auf vereinzelte, möglicherweise nach Durchführung der Kartierungen entstandene Quartierstrukturen.

Als betriebsbedingte Auswirkung kann grundsätzlich eine Erhöhung des Kollisionsrisikos von Fledermäusen mit Zügen auf tradierten Flugbahnen in Betracht kommen. Nach gutachterlicher Einschätzung kann durch eine Veränderung der Streckenführung, Verdichtung des Zugverkehrs, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit oder eine Kombination dieser betrieblichen Maßnahmen ein erhöhtes Kollisionsrisiko bestehen. Ein Kollisionsrisiko besteht sowohl in den Bereich, die baulich geändert werden, als auch außerhalb davon.

Die Verkehrszunahme wird voraussichtlich nicht zu einer signifikanten Kollisionszunahme mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen dieser Arten führen. Aufgrund der Nutzungsstruktur im Planfeststellungsabschnitt sind keine tradierten Flugrouten anzunehmen. In den Referenz-Untersuchungsräumen (Cochet Consult, 2011), den Untersuchungsräumen der faunistischen Untersuchung zur Umweltverträglichkeitsstudie (Laukhuf, 2009) und ergänzenden, eingriffsbezogenen Untersuchungen (Cochet Consult, 2015) wurden keine tradierten Flugrouten festgestellt. Zudem sind die Durchfahrtgeschwindigkeiten aufgrund der Haltepunkte beschränkt.

Der Vortrag der Einwender, nach dem von ihnen abends und nachts seit mehreren Jahren Fledermäuse in Höntrop beobachtet wurden, steht dazu nicht im Widerspruch und findet ihre Bestätigung im Übrigen im landschaftspflegerischen Begleitplan und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag. Danach wird die Nutzung des Plangebietes durch mehrere Fledermausarten unterstellt; ein sicherer Nachweis liegt für vier Fledermausarten vor. Nach gutachterlicher Einschätzung stellen die Schienenwege keinen Lebensraum für Fledermäuse dar, die angrenzenden größeren Gehölzbestände allenfalls Nahrungs- und Jagdbereiche.

Nahrungs- und Jagdbereiche sowie Flugrouten und Wanderkorridore unterliegen als solche nicht dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf geschützte Tierarten durch Taktverdichtung

Einwendung

Die Einwender fragen nach einer Begründung für die Behauptung auf den Seiten 39 und 40 des landschaftspflegerischen Begleitplans, dass eine Zunahme der Taktung der Schienenverkehre kein wesentlicher Konflikt sei.

Die Einwender monieren in diesem Zusammenhang auch, dass auf Seite 35 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags nicht konkret durch die Vorhabenträgerin benannt worden sei, in wieweit sich durch eine Taktverdichtung betriebsbedingt Neubelastungen gegenüber dem Altbestand ergeben können; die Einwender fragen, wie artenschutzrechtliche Aussagen zur Wirkung der Taktverdichtung auf Verbotstatbestände nach dem BNatSchG gemacht werden konnten, wenn diese relevanten Angaben fehlen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt Bezug auf die Ausführungen auf Seite 37 des Artenschutzbeitrags. Demnach wird eine Verletzung oder Tötung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Kollision mit dem Bahnverkehr über das bereits heute bestehende Maß hinaus für alle zuvor aufgeführten Fledermausarten nicht angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Taktverdichtung zu keiner signifikanten Kollisionszunahme gegenüber dem Ist-Zustand mit nachteiligen Wirkungen für die jeweiligen lokalen Populationen der vorstehend genannten Arten führt, da aufgrund der Detektorsondierungen im Planfeststellungsabschnitt 5b keine tradierten Flugrouten anzunehmen seien. Eine Verletzung oder Tötung durch die Beseitigung besetzter Quartiere könne durch eine Baumkontrolle und gegebenenfalls Verschluss vermieden werden.

Weiter führt die Vorhabenträgerin unter Bezugnahme auf Seite 49 des Artenschutzbeitrags aus, dass eine Verletzung oder Tötung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für alle unter den Lebensräumen I bis V subsumierten Vogelarten durch Kollision mit dem Bahnverkehr oder durch die Beseitigung besetzter Quartiere entstehen kann. Dabei kann eine baubedingte Gefährdung durch Verletzung oder Tötung für brütende Adulte oder Nestlinge bzw. durch Zerstörung der Gelege durch eine Baufeldfreimachung außerhalb der Hauptbrutzeiten vermieden werden.

Betriebsbedingte Risiken über die bereits vorhandenen hinaus entstehen nicht, da es sich lediglich um eine Umstrukturierung bestehender bzw. prognostizierter Verkehre handelt.

Der Baustellenverkehr, der größtenteils aus langsam fahrenden Lastwagen besteht, wird im Sinne einer Gefährdung als nicht signifikant beurteilt.

Bewertung und Entscheidung

Im vorstehenden Abschnitt zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bereits auf die Beeinträchtigung von Säugetieren, hier insbesondere von Fledermäusen, sowie von Vögeln, Amphibien und Reptilien durch Kollisionen eingegangen.

Amphibien- und Reptilienvorkommen (insbesondere am Bahnübergang Ginsterweg)

Einwendung

Auch wenn die am Bahnübergang Ginsterweg in Wattenscheid-Höntrop vorkommenden Erdkröten und Bergmolche (oft auch Totfunde im Gleiskörper) keine planungsrelevanten Tierarten darstellen, so ergebe sich durch sie als Vertreter der Amphibiengruppe die Frage, ob es durch eine so massive Taktverdichtung nicht zu einer Zunahme der Trennwirkung durch die Bahntrasse kommt. Die Einwender fragen, ob Lebensräume oder Wanderstrecken über die Strecke 2291 bestehen. Des Weiteren sei zu prüfen, ob weitere Amphibienarten, auch planungsrelevante, hier potentiell vorkommen könnten.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

In diesem Zusammenhang verweisen die Einwender auf die temporär trockenfallenden, feuchten Senken hin, die direkt südlich des S-Bahn-Haltepunktes Wattenscheid-Höntrop liegen (BK 4508-0016). Weitere Senken befinden sich trassennah an der Strecke 2291 in Höhe des Stalleickenwegs und an der Emilstraße.

Das Auslösen von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für planungsrelevante Amphibien- und Reptilienarten sei ohne ausreichende Untersuchung (Kartierung) für diese Bereiche nicht auszuschließen. Deshalb sei eine konkrete Überprüfung erforderlich.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Der Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie sei in einem Scoping-Termin unter Beteiligung aller betroffenen Behörden und Verbände festgelegt worden. Weitere Untersuchungen in den Baulücken seien nicht erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Reptilien

Eisenbahntrassen stellen häufig ideale Reptilienlebensräume dar. Hier leben in einigen Fällen Schwerpunktpopulationen. In vielen Naturräumen stellen Bahnanlagen den einzigen Lebensraum für bestimmte Reptilien dar. In Betrieb befindliche Bahnanlagen werden auch in mit geeigneten Biotopen reich ausgestatteten Landschaften als Sekundärlebensraum angenommen. Bahnanlagen können auch entscheidende Vernetzungsachsen darstellen.

Die intensive Nutzung der Bahntrasse als Lebensraum führt zwangsläufig zu häufigen Querungen der Trasse durch Reptilien. Untersuchungen bestätigen, dass dies nicht in nennenswertem Umfang zu Individuenverlusten führt. Eine Barrierewirkung ist nur anzunehmen, wenn zusätzliche Sperrelemente wie Lärmschutzwände eingebracht werden; Durchlässe vermeiden eine solche Barrierewirkung.

Die im Planfeststellungsabschnitt 5b Bochum vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten solche Durchlässe. In der Ortsdurchfahrt Höntrop werden jedoch keine Lärmschutzwände errichtet.

Amphibien

Amphibien haben sehr komplexe Habitatansprüche und einen hohen Raumbedarf, da sie während ihrer verschiedenen Lebensphasen unterschiedliche Lebensräume besiedeln (Laichgewässer, Sommer- und Winterlebensraum) und zwischen ihnen regelmäßige saisonale Wanderungen durchführen. Sie reagieren deshalb sehr sensibel, wenn es durch ein Vorhaben zu Zerschneidungen der Lebensraumkomplexe kommt (vgl. Nr. 4.1.2.8 der Umweltverträglichkeitsstudie).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Nach dem bisherigen Kenntnisstand können Bahntrassen von Kröten problemlos überwunden werden, während für Frösche die Barrierewirkung als relevant anzusehen ist. In Hinblick auf Molche sind keine abschließenden Aussagen möglich. Für alle Amphibiengruppen haben Bahntrassen eine hohe Bedeutung als Vernetzungsstruktur.

Da die Zerschneidung eventueller Wanderwege auch durch Auswirkungen des Vorhabens außerhalb baulich geänderter Streckenabschnitte verstärkt werden könnte, ist der Untersuchungsbereich hinsichtlich des Vorkommens von Amphibien und ihrer Wanderwege über den bisher untersuchten Bereich auszuweiten.

Wegen der ausstehenden Untersuchung zur Überprüfung des Vorkommens von Amphibien außerhalb baulich geänderter Streckenabschnitte bleibt eine abschließende Bewertung und Entscheidung über die Anordnung von Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einem ergänzenden Verfahren vorbehalten; hierzu wird auf Abschnitt A.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ausweichräume

Einwendung

Bei mehreren Arten wird in den Artenblättern auf ausreichend vorhandene Ausweichräume hingewiesen. Die Einwender fragen, ob diese Ausweichräume durch Revierkartierung nachgewiesen worden seien und ob sichergestellt sei, dass potentiell geeignete Ausweichräume nicht durch andere Individuen bereits besetzt seien.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Annahmen seien aufgrund qualitativer Annahmen zu den benachbarten Ausweichräumen getroffen worden.

Bewertung und Entscheidung

Eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbote kann vermieden werden, wenn in ausreichendem Umfang geeignete, noch nicht besiedelte Lebensstätten in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen. Dann tritt an der ökologischen Gesamtsituation der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten keine Verschlechterung ein (vgl. LANA, 2009, S. 10 f.).

Da es sich bei den vorhabenbedingten Eingriffen nicht um großflächige Beeinträchtigungen handelt, erfolgte die gutachterliche Einschätzung zunächst anhand einer qualitativen Bewertung der Habitateignung der Ausweichlebensräume. Faunistische Sonderuntersuchungen mit mehreren Begehungsterminen wurden an den Baustelleneinrichtungsflächen und an den Standorten der Lärmschutzwände für Vögel, Reptilien und Fledermäuse durchgeführt (vgl. Cochet Consult, 2015, im Anhang zur Unterlage 14.6).

Schleiereule

Einwendung

Die Einwender weisen darauf hin, dass für die Schleiereule ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch die Taktverdichtung auf der Strecke 2291 besteht. Schleiereulen würden gerne tote Tiere von Gleisstrecken holen. Eine artenschutzrechtliche Betrachtung fehle im Artenschutzgutachten und müsse nachgearbeitet werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Schleiereule lebe als Kulturfolger in enger Nachbarschaft zum Menschen. Sie ernähre sich vorwiegend von Kleinnagern, vor allem der Feldmaus. Vögel nähmen nur einen geringen Teil des Nahrungsspektrums ein. Zur Jagd auf Feldmäuse brauche sie offene Kulturlandschaften, bevorzugt Dauergrünlandflächen. Fledermäuse, kleine Kaninchen, Vögel, Frösche und Insekten könnten lokal oder regional eine wichtige Rolle spielen. Die Ortung der Beute erfolge optisch und akustisch. Der Gesichtsschleier verstärke die Schallsammlung für das Gehör und schirme andere Geräusche ab. Aufgrund dieser Fähigkeit nutze sie praktisch alle nachtaktiven und Geräusche verursachenden Kleinsäuger in ihrem Revier als Nahrung.

Während der Jagd gleite sie oft nur wenige Meter über dem Erdboden; ihr Flug sei dabei nahezu geräuschlos. Beobachtungen ließen darauf schließen, dass sie bei der Jagd regelmäßige Flugrouten einhalte und dabei besonders an Hecken, Zäunen und Gräben entlangfliege. Hier könne sie mehr Beute als über sonstigem Kulturland finden. Entdecke sie während des Jagdflugs Beute, lasse sie sich aus dem Flug plötzlich herabfallen und ergreife die Beute. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass die Schleiereule als störungsempfindliche Art die Nähe von Verkehrsanlagen meide. Nach jetzigem Stand sei in der Nacht nicht mit erhöhtem Eisenbahnverkehr zu rechnen (an Wochentagen Betriebsruhe ab etwa 01:45 Uhr bis 04:15 Uhr). Sollte die Schleiereule wider Erwarten die Bahnanlagen zur Nahrungsaufnahme aufsuchen, sei dort mit keiner zusätzlichen Kollisionsgefährdung zu rechnen, da sie als echte Nachteule (nachtaktive Art) einzustufen sei.

Betriebsbedingte Risiken, die über die bereits vorhandenen hinausgingen, entstünden nicht, da es sich lediglich um eine Umstrukturierung bestehender bzw. prognostizierter Verkehre handle. Auch eine mögliche Kollisionszunahme durch Taktverdichtung werde zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen. Eine signifikante Mehrgefährdung der lokalen Population werde daher nicht gesehen.

Bewertung und Entscheidung

Die im Plangebiet des Planfeststellungsabschnitts 5b ermittelten Tierarten werden in der Tabelle 1 (Relevanztabelle) des Artenschutzbeitrags (Unterlage 14.6) aufgelistet. Für die in der Tabelle 1 aufgeführten Arten wurden die Voraussetzungen für ein plausibles Vorkommen geprüft. Der Artenschutzbeitrag geht von einem potentiellen Vorkommen der Schleiereule

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

aus. Die in der Tabelle 1 enthaltenen Angaben zur Schleiereule entsprechen den Artinformationen, die das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen bereitstellt:

In Nordrhein-Westfalen tritt die Schleiereule ganzjährig als mittelhäufiger Stand- und Strichvogel auf. Die Schleiereule lebt als Kulturfolger in halboffenen Landschaften, die in engem Kontakt zu menschlichen Siedlungsbereichen stehen. Als Jagdgebiete werden Viehweiden, Wiesen und Äcker, Randbereiche von Wegen, Straßen, Gräben sowie Brachen aufgesucht. Geeignete Lebensräume dürfen im Winter nur für wenige Tage durch langanhaltende Schneelagen bedeckt werden. Ein Jagdrevier kann eine Größe von über 100 ha erreichen. Als Nistplatz und Tagesruhesitz werden störungsarme, dunkle, geräumige Nischen in Gebäuden genutzt, die einen freien An- und Abflug gewähren (z.B. Dachböden, Scheunen, Taubenschläge, Kirchtürme). Bewohnt werden Gebäude in Einzellagen, Dörfern und Kleinstädten. Ab Ende Februar/Anfang März belegen die Tiere ihren Nistplatz, das Brutgeschäft beginnt meist ab April. In Jahren mit hohen Kleinsäugerbeständen sind Zweitbruten möglich, so dass spätestens im Oktober die letzten Jungen flügge werden. Die Schleiereule gilt als ausgesprochen reviertreu. Die Schleiereule kommt in Nordrhein-Westfalen im Tiefland nahezu flächendeckend mit einem Verbreitungsschwerpunkt in der Westfälischen Bucht vor.

In den Bereichen der Freiräume um Sevinghausen, nördlich Eppendorf und um Altenbochum und Laer ist ein Vorkommen der Schleiereule vorstellbar. Im ländlich geprägten Freiraum östlich Langendreer ist die Schleiereule als Nahrungsgast vorstellbar. Nistmöglichkeiten liegen außerhalb des Wirkraums des Vorhabens.

Auf der Grundlage repräsentativer Erhebungen (Cochet Consult, 2011) und einer Auswertung der Datenlage wurden im Artenschutzbeitrag Vorkommen bestimmter Vogelarten unterstellt; die Schleiereule gehört zu den im Planfeststellungsabschnitt 5b tatsächlich oder potentiell vorkommenden Vogelarten (vgl. Tabelle 6 des Artenschutzbeitrags).

Arten mit nachgewiesenem oder plausiblen Vorkommen wurden einer Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unterzogen. Für die Schleiereule wird unter Nr. 3.3.4.1 des Artenschutzbeitrags ausgeführt:

Die Schleiereule ist eine siedlungsorientierte Art, die in der Feldflur jagt. Insofern ist sie in den Freiraumkorridoren um das Gut Sevinghausen und nördlich Eppendorf nicht auszuschließen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die störungsempfindliche Art die Nähe von Verkehrswegen sucht. Zudem weisen die Bahnabschnitte, die im Planfeststellungsabschnitt Freiraumkorridore queren, überwiegend Begleitgehölze auf, so dass dort keine zusätzliche Kollisionsgefährdung durch eine Taktverdichtung befürchtet wird. Eine erhebliche Störung ist weitgehend auszuschließen, da sich sowohl geeignete Nistplätze als auch Nahrungshabitate außerhalb des Wirkraums der geplanten Baumaßnahmen befinden. Eine Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ist daher auszuschließen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Ergänzend führt die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung aus, dass die Schleiereule als nachtaktive Art keinem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt sei, weil in der Nacht nicht mit erhöhtem Eisenbahnverkehr zu rechnen sei und an Wochentagen zwischen 01:45 Uhr und 04:15 Uhr sogar überhaupt kein Eisenbahnverkehr stattfindet. Betriebsbedingte Risiken, die über die bereits vorhandenen hinausgingen, entstünden nicht.

Schließlich enthält der Anhang zum Artenschutzbeitrag die für eine Art-für-Art-Betrachtung erforderlichen Artenschutzblätter; ein Artenschutzblatt für die Schleiereule liegt hier vor. Danach sind CEF-Maßnahmen für die Schleiereule nicht erforderlich. Als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme soll die Maßnahme AV 1 (Terminierung Baufeldfreimachung) befolgt werden.

Das von den Einwendern befürchtete erhöhte Kollisionsrisiko für die Schleiereule ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Die Bahnstrecken werden bei ihrer Querung der Offenlandbereiche von Gehölzen begleitet, die einen höheren Flug der Schleiereulen erzwingen, so dass lediglich ein Risiko verbleibt, wie es mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist. Eine signifikante Zunahme der Gefährdung von Individuen mit Auswirkungen auf die lokale Population wird nicht gesehen.

Kartierungsangaben

Einwendung

Die Einwender fragen, wann welche Kartierungen durchgeführt worden seien. Im Artenschutzgutachten würden zu den durchgeführten Kartierungen die genauen Angaben zu Datum, Uhrzeit, Wetter, Kartierungsmethoden, besonderen Vorkommnissen fehlen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Kartierungstermine der jeweiligen Artengruppe seien dem Ergebnisbericht der Sonderuntersuchung (Cochet Consult, 2011) zu entnehmen. Sämtliche Begehungen seien bei geeigneter Witterung durchgeführt worden. Details seien nicht im Bericht festgehalten worden.

Bewertung und Entscheidung

Die Vorhabenträgerin hat in ihren Erwiderungen zu den Stellungnahmen der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde Angaben zu den durchgeführten Kartierungen ergänzt. Demnach sind zu den einzelnen Arten mehrere Begehungen und somit Kartierungen durchgeführt worden.

Die Erfassung der Reptilien ist durch Sichtbeobachtungen erfolgt. Die Untersuchung ist in trocken-warmen Saumbereichen durchgeführt worden, die eine prinzipielle Lebensraumeignung für die Mauereidechse, die Zauneidechse sowie die Schlingnatter aufwiesen und insbesondere in Bereichen, in die durch die Baumaßnahmen eingegriffen werden soll.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Die Kontrollen sowie Sichtbeobachtungen sind im Zeitraum von April bis Anfang September 2011 erfolgt, und zwar konkret vor und im Anschluss an die avifaunistischen Begehungen am 27. und 28.04.2011, im Rahmen der Reptilienbegehungen am 12. und 13.05.2011, am 08., 09. und 29.06.2011 sowie am 01.08.2011 und 03.09.2011 im Zusammenhang mit Begehungen zur Erfassung der Heuschrecken.

Faunistische Untersuchungen

Einwendung

Der Artenschutzbeitrag (Cochet Consult, 2011) beziehe sich auf Referenzflächen einer im Jahr 2011 durchgeführten Untersuchung. Diese faunistischen Untersuchungen von 2011 hätten nicht öffentlich ausgelegt. Alle Angaben, die sich auf diese Referenzflächen beziehen, könnten deshalb von der Öffentlichkeit nicht nachvollzogen werden. Eine nachträgliche Darstellung der Referenzflächen sei erforderlich.

Bewertung und Entscheidung

Die Referenzflächen sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 15.1) beschrieben und in den Karten zu Bestand und Bewertung der Fauna (Unterlage 15.2) dargestellt.

AV 1 Terminierung Avifauna hinsichtlich des Vorkommens des Mäusebussards

Einwendung

Die Einwender halten eine Einschränkung der Baufeldfreimachung im Bereich des Vorkommens des Mäusebussards auf den Zeitraum Ende Oktober bis Ende Dezember für erforderlich, weil der Mäusebussard sehr früh (bereits im Januar) sein Brutgeschäft mit der Besetzung seines Brutrevieres und Brutplatzes beginne.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die gesetzlich vorgegebene Rückschnittszeit nach dem BNatSchG und dem LG NRW von Anfang Oktober bis Ende Februar bereits aus artenschutzrechtlichen Gründen auf die Monate Ende Oktober bis Ende Januar (vgl. Maßnahmen AV 1 und AV 2) verkürzt worden sei. Eine weitere Reduzierung erachtet die Vorhabenträgerin für nicht angemessen, da durch die umweltfachliche Bauüberwachung (vgl. Maßnahme V 1) die Baufeldfreimachung bei einem eventuellen Vorkommen des Mäusebussards, dessen Balz im Februar und März liege, gesteuert werden könnten. Das Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Verbindung mit dem Verbot der gegebenenfalls damit zusammenhängenden Verletzung oder Tötung von Individuen könne mit diesen Maßnahmen vermieden werden. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass im Bereich der Baufelder bisher keine Horstbäume festgestellt worden seien.

Bewertung und Entscheidung

Der Mäusebussard besiedelt nahezu alle Lebensräume der Kulturlandschaft, sofern geeignete Baumbestände als Brutplatz vorhanden sind. Bevorzugt werden Randbereiche von Waldgebieten, Feldgehölze sowie Baumgruppen und Einzelbäume, in denen der Horst in 10 bis 20 m Höhe angelegt wird. Als Jagdgebiet nutzt der Mäusebussard Offenlandbereiche in der weiteren Umgebung des Horstes. In optimalen Lebensräumen kann ein Brutpaar ein Jagdrevier von nur 1,5 km² Größe beanspruchen. Ab April beginnt das Brutgeschäft, bis Juli sind alle Jungen flügge. Als häufigste Greifvogelart in NRW ist der Mäusebussard in allen Naturräumen flächendeckend verbreitet. Der Gesamtbestand wird auf 10.000 bis 15.000 Brutpaare geschätzt (vgl. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen - Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen, S. 122).

Das Verbreitungsgebiet des Mäusebussards umfasst ganz Europa mit Ausnahme Islands und des Nordens von Skandinavien. Nach Osten reicht das Areal bis Zentralasien. Während die Mäusebussarde in Nordeuropa Zugvögel sind, sind die Mäusebussarde in Mitteleuropa überwiegend Teilzieher.

Unter Teilziehern versteht man Zugvögel, bei denen die Population im Winter teilweise am Vogelzug teilnimmt und in den Süden zieht, teilweise jedoch im Brutgebiet verbleibt (wie Standvögel) oder nur unwesentlich ihre Heimat wechselt (wie Strichvögel). Aufgrund von Klimaveränderungen scheinen in letzter Zeit immer mehr Zugvogel-Arten zu Teilziehern zu werden. Die Schweizerische Vogelwarte Sempach beschreibt den langfristigen biologischen Nutzen des Teilziehens so (vgl. wikipedia, Schweizerische Vogelwarte Sempach): „Wenn ein strenger Winter vielen der im Brutgebiet verbleibenden Individuen das Leben kostet, sind die ziehenden Artgenossen im Vorteil. Wenn der Winter mild ist, überleben die Standvögel besser und haben bei Ankunft der Zugvögel die besten Territorien schon besetzt; in diesem Fall sind die Standvögel im Vorteil. Mit dem Teilzugverhalten reagieren die Vögel somit nicht nur auf die jahreszeitlich wechselnden Lebensbedingungen, wie die typischen Zugvögel, sondern auch auf die von Jahr zu Jahr unterschiedlichen Überwinterungsbedingungen.“

Die Rückkehr aus den Überwinterungsgebieten ins Brutgebiet erfolgt bis April. Von der Ankunft an zeigen die Vögel über dem Brutgebiet Balzflüge mit hohem Kreisen und Sturzflügen. Meist wird der vorjährige, selbsterbaute Horst wieder bezogen, ausgebessert oder aufgestockt, so dass mit der Zeit halbmeterhohe „Burgen“ mit einem Durchmesser bis 80 cm entstehen können. Ende April wird meist das erste Ei gelegt und bebrütet. Die Zahl der Eier hängt durchweg vom Nahrungsangebot ab und liegt meist bei zwei oder drei (vgl. Sauer, Landvögel, S. 28).

Gefährdungen und Beeinträchtigungen bestehen im Verlust oder in der Entwertung der Brutplatzbereiche, der Entnahme von Horstbäumen, Störungen der Brutplätze (April bis Juli),

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

dem Verlust oder der Entwertung von geeigneten Nahrungsflächen (z.B. Grünland- und Ackerflächen, Saumstrukturen, Brachen) mit ausreichendem Kleinsäugerbestand.

Schutzziele und Pflegemaßnahmen bestehen daher in der Erhaltung der Horstbäume mit einem störungsarmen Umfeld, der Vermeidung von Störungen an den Brutplätzen (April bis Juli) und der Erhaltung und Entwicklung von geeigneten Nahrungsflächen (v.a. Dauergrünland, Brachen, Säume, Feldraine, Hecken (vgl. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, a.a.O.).

Nach den Literaturangaben wird der Beginn der Balz und des Brutgeschäftes beim Mäusebussard eher im April als im Januar (wie die Einwender vortragen) angenommen werden können, wenngleich aufgrund von Klimaveränderungen eine Vorverlegung aufgrund des Teilzugverhaltens nicht ausgeschlossen werden kann. Auch wurden bei den durchgeführten Kartierungen im Bereich der Baufelder bisher keine Horstbäume festgestellt. Eine Verkürzung des Zeitraums der Baufeldfreimachung von dem bisher vorgesehenen Zeitraum von Ende Oktober bis Ende Januar auf den von den Einwendern geforderten Zeitraum von Ende Oktober bis Ende Dezember hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich. Die Maßnahme V 1 (Umweltfachliche Bauüberwachung) ergänzt die Maßnahme AV 1 (Terminierung Avifauna). Dem Risiko der Verletzung des Verbots der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Verbindung mit einer damit zusammenhängenden Verletzung des Verbots der Verletzung oder Tötung von Individuen kann insgesamt mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen begegnet werden.

AV 3 Terminierung Kreuzkröte

Einwendung

Die Einwender weisen darauf hin, dass im Bereich des Kreuzkrötenvorkommens (Baustelleneinrichtungsfläche 803) zusätzlich darauf geachtet werden müsse, dass vorhandene Gehölze trotzdem nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar beseitigt werden. Eventuell seien potenzielle Brutvögel zu vergrämen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Bewertung und Entscheidung

Zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Individuen der Kreuzkröte in ihrem Tagesversteck oder Winterquartier soll die Baufeldfreimachung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht vor Mitte Mai durchgeführt werden. Zuvor wird die Baustelleneinrichtungsfläche bei Nachttemperaturen über 7 °C auf Kreuzkröten abgesucht. Bei Belegung der Fläche sind die Kröten durch die umweltfachliche Bauüberwachung zu bergen. Die Fläche wird durch einen Amphibienschutzzaun gegen eine Wiederbesiedlung geschützt. Die Gehölzbeseitigungen

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

werden außerhalb der Balz-, Brut- und Aufzuchtzeiten von Vögeln durchgeführt. Die Koordination der Maßnahmen wird durch die umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt.

Beteiligung der Öffentlichkeit zu Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Einwendung

Die Einwender fordern, dass Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, die sich gegebenenfalls durch die Betrachtung der Baulücken der Strecke 2291 ergäben, der Planfeststellungsbehörde nachzureichen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind (öffentliche Auslegung von Deckblättern).

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen vollständig seien.

Vor Beginn der artenschutzrechtlichen Untersuchungen seien die biologischen Stationen westliches und östliches Ruhrgebiet kontaktiert worden. Von beiden Stationen hätten keine Unterlagen bezogen auf den Artenschutz bereitgestellt werden können, weil für den betroffenen Untersuchungsraum keine Daten vorgelegen hätten.

Im Zusammenhang mit der Vorstellung und Abstimmung der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie der artenschutzrechtlichen Untersuchungen bei der Stadt Bochum als Unterer Naturschutzbehörde - die Bezirksregierung Arnsberg als Höhere Naturschutzbehörde sei beteiligt gewesen - seien die betroffenen Bereiche diskutiert und die Hinweise und Anregungen der Naturschutzbehörden berücksichtigt worden. Die Änderungen bzw. Ergänzungen seien im Deckblattverfahren berücksichtigt worden.

Eine Ausweitung der artenschutzrechtlichen Untersuchungen auf die Baulücken erscheine der Vorhabenträgerin in Bezug auf die lokalen Populationen wegen der fehlenden Begründung unverhältnismäßig und sei nicht angedacht. Den Untersuchungen fehle die Begründung, weil keine baulichen Veränderungen der Lebensräume stattfänden.

Bewertung und Entscheidung

Die Unterlagen nach § 6 UVPG sind zu Beginn des Verfahrens auszulegen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Dieser Grundsatz ist nicht schon dann verletzt, wenn im folgenden Verfahren die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen deutlich wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4/94).

Im Übrigen wurden die Deckblattunterlagen sowohl mit der Höheren als auch mit der Unteren Naturschutzbehörde vorabgestimmt. Außerdem erfolgte noch eine formale Beteiligung der Behörden im Anhörungsverfahren.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Maßnahmen A_{CEF} 1 und AV 3

Einwendung

Die Einwender fragen, warum auch das Ausweichhabitat bzw. der Ersatzlebensraum während der Baumaßnahme nach Norden mittels mobiler Amphibienschutzzäune abgetrennt wird. Durch diese Abtrennung wird diese Fläche völlig isoliert.

Weiter fragen die Einwender, wie lange die Bauzeit in diesem Bereich betrage, ob die mit Schutzzäunen komplett abgesperrte Fläche ausreichend groß und funktional ausreichend geeignet sei, um den gefangenen Individuen über einen längeren Zeitraum ein Überleben zu garantieren, wie der Nachweis dazu erfolge und ob ein Risikomanagement vorgesehen sei.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Gegenüber der Baustelleneinrichtung sei eine hermetische Absperrung erforderlich.

Die Dauer der Bauzeit und der Baubeginn würden im Rahmen der Baubetriebsplanung bestimmt.

Bewertung und Entscheidung

Der Ersatzlebensraum wird während der Bauzeit vollständig durch einen Amphibienschutzzaun abgetrennt, damit eine Einwanderung in die Baustellenfläche und damit eine mögliche Verletzung oder Tötung auch einzelner Individuen ausgeschlossen werden kann.

Die artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden durch ein entsprechendes Monitoring begleitet.

B.4.24.13 Sonstige Beeinträchtigungen

Bestehende Belastungen und überkommene Gefahren

Der Grundsatz der Problembewältigung fordert, dass in die Planung eines Vorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen sind, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgegebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Lösung der von dem Vorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (vgl. BVerwGE 109, 192 [219]).

Obwohl die Planfeststellung der Problembewältigung dient, sind nicht sämtliche Fragen, die mit dem zugelassenen Vorhaben zusammenhängen, im Planfeststellungsbeschluss zu regeln. Die Pflicht zur Konfliktbewältigung kann die Planfeststellungsbehörde nur mit den ihr durch die Rechtsordnung zur Verfügung gestellten Mitteln erfüllen (vgl. BVerwG, NVwZ-RR 1991, 129). Darüber hinaus muss das planfestgestellte Vorhaben für die Konfliktlage ursächlich sein. Über Schutzansprüche wegen schon bestehender Belastungen oder „überkommener“ Gefahren ist im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nicht zu entscheiden.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Wenn die Einwender Lärmbeeinträchtigungen durch vorhandene Schienenstöße vortragen, die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit an bestehenden Bahnübergängen gefährdet sehen oder sich um die Standsicherheit wegen oberflächennahem Bergbau sorgen, werden hiermit Probleme angesprochen, die ganz offensichtlich unabhängig von dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben bestehen. Damit sollen diese Probleme keineswegs abgewertet werden; sie sind aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu lösen und können nicht bei Gelegenheit des beantragten Bauvorhabens miterledigt werden. Für die vorgelegten Probleme müssten schließlich auch Lösungen gefunden werden, wenn das Vorhaben RRX nicht zur Planfeststellung beantragt worden wäre und realisiert würde.

B.4.24.14 Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Grundstücksinanspruchnahme und mittelbare Auswirkungen durch Baulärm

Einwendung

Der Verein „Nein, bei uns ist es nicht kalt im Winter e.V.“ (P 143) teilt mit, dass er das Nutzungsrecht an dem Grundstück Oesterheidestraße 2 in Bochum-Langendreer (zwischen der Oesterheidestraße, den Bahngleisen, dem Fußballplatz und dem Tennisplatz) habe. Dieses Grundstück werde von einem guten Dutzend Personen als Wohnraum genutzt.

Der Vertreter des Vereins „Nein, bei uns ist es nicht kalt im Winter e.V.“ legt folgende Einwendungen gegen das Bauvorhaben ein:

- Das Grundstück dürfe nicht für das Bauvorhaben genutzt werden.
- Der auf dem Grundstück gelegene und an der Bahntrasse entlangführende Schotterweg stehe nicht für das Bauvorhaben zur Verfügung.
- Es sei bei allen Bautätigkeiten darauf zu achten, dass keine übermäßige Lärmbelastigung auf dem Grundstück stattfindet.
- Etwaige dieses Grundstück betreffende anderweitige Beeinträchtigungen seien mit dem Verein abzustimmen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Grundsätzlich erfolge die Planung unter der Maßgabe, den Streckenausbau so weit wie möglich auf bahneigenen Flächen zu realisieren und eine Inanspruchnahme von Flächen Dritter zu vermeiden.

In den Bereichen, in denen die Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken nicht vermieden werden könne, werde der Eingriff so gering wie möglich gehalten.

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen für Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen würden nach Abschluss der Bauarbeiten den Grundstückseigentümern zu-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

rückgegeben und in der Form wiederhergestellt, dass sie ihren ursprünglichen Zwecken dienen könnten.

Zur Sicherung der ursprünglichen Qualität erfolge im Vorfeld der Flächenbeanspruchung zunächst eine Beweissicherung, die den vorhandenen Zustand der Wege und genutzten Flächen festhält. Vor der Flächennutzung als Baustraße oder Baustelleneinrichtungsfläche werde der Oberboden abgeschoben und seitlich gelagert. Anschließend erhalten die betroffenen Flächen einen lastverteilenden Aufbau (zur Vermeidung von Bodenverdichtungen). Nach Abschluss der Arbeiten werden sämtliche Einbauten entfernt und der gelagerte Oberboden wieder eingebracht.

Sollten während der Baumaßnahme Schäden auftreten oder trotz aller Schutzmaßnahmen punktuell Verdichtungen des Unterbodens eingetreten sein, werden die Schäden im Zuge des Rückbaus (z.B. durch Tiefenlockerung) beseitigt.

Bei jeder Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) werde ein Anspruch auf Entschädigung geprüft. Die Höhe der Entschädigung hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstücks ab. Die Entschädigung werde in einem separaten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Zum Schutz vor Baulärm werden die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) und die dort genannten Richtwerte berücksichtigt. Im Zuge der Baustellenplanung vor Beginn der jeweiligen Einzelbaumaßnahme werden mögliche Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Dabei kommen im Einzelfall Schutzmaßnahmen oder zeitliche Beschränkungen in Betracht. Insbesondere werde Nachtarbeit nur dann vorgesehen, wenn sie aus betrieblichen Zwängen nicht zu vermeiden sei. Anderweitige Beeinträchtigungen werden frühzeitig bekanntgegeben.

Bewertung und Entscheidung

Am 23.03.2016 fand eine Besprechung zwischen den Vertretern des Vereins „Nein, bei uns ist es nicht kalt im Winter e.V.“ und der Vorhabenträgerin statt. Der Verein hat das an die Bahntrasse angrenzende Gelände des Grundstücks Oesterheidestraße 2 in Bochum-Langendreer von der Stadt Bochum gepachtet. Bei diesem Ortstermin erläuterte die Vorhabenträgerin, dass Teilflächen des Grundstücks (hauptsächlich der geschotterte Zufahrtsweg entlang der Bahntrasse) lediglich vorübergehend für eine Baustraße und eine Baustelleneinrichtungsfläche genutzt und die in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. Wegen möglicher Entschädigungszahlungen für die Flächeninanspruchnahme werde das Flächenmanagement der DB Netz AG vor Baubeginn auf den Verein zukommen. Die Vorhabenträgerin sagte auch zu, dass die konkreten Baumaßnahmen frühzeitig dem Verein mitgeteilt werden. Insbesondere werde sich die Vorhabenträgerin bemühen, den Umfang der Nachtarbeiten und die ent-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

stehende Lärmbelastung bei der Baudurchführung so gering wie möglich zu halten. Vorbehaltlich einer Einigung über eine Entschädigung stimmte der Vertreter des Vereins der vorübergehenden Inanspruchnahme der benötigten Flächen grundsätzlich zu.

Die Durchführung der Baumaßnahmen erfordert die vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche von 807 m² des Grundstücks Gemarkung Langendreer, Flur 3, Flurstück 870 entlang der nördlichen, zur Bahntrasse gelegenen Grundstücksgrenze. Diese Teilfläche wird für die bauzeitliche Anlage einer Baustraße benötigt, die der Erschließung der Baustelle von öffentlichen Straßen aus (der Oesterheidestraße) dient.

Darüber hinaus wird eine Teilfläche von 10 m² dieses Grundstücks dauerhaft in Anspruch genommen für den Bau eines Versickerungsgrabens und den Bau einer Lärmschutzwand.

Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks betrifft nur den im Randbereich gelegenen, bereits vorhandenen Schotterweg. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Grundstück sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten Zweckes gerechtfertigt.

Die Unterkünfte der Einwender sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, für das Grundstück vor Baubeginn eine Beweissicherung durchzuführen. Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden verursacht werden, sagt die Vorhabenträgerin zu, diese zu entschädigen.

Auch mit den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses wird sichergestellt, dass auf den vom Vorhaben betroffenen Grundstücken vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und bzw. Beweissicherungen durchgeführt werden. Dadurch wird den Interessen sowohl der betroffenen Grundstückseigentümer als auch der Vorhabenträgerin Rechnung getragen.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) konkretisiert den Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und regelt durch Festsetzung von Immissionsrichtwerten die Zumutbarkeit von Baulärm (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11/11, juris Rn. 26 ff.). Die Maßstäbe der AVV Baulärm sind für die Bewertung der Frage, ob durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, und in der Folge für die Frage, ob dadurch Rechte von Betroffenen beeinträchtigt werden, entscheidend.

Bei Einhaltung der in Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm geregelten Immissionsrichtwerte ist von der Zumutbarkeit des Baulärms auszugehen.

Werden - wie im vorliegenden Fall zu erwarten - diese Immissionsrichtwerte überschritten, sind insbesondere nach Nr. 5.2 der AVV Baulärm weitere Erwägungen erforderlich. Nach

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm kann trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte von der Stilllegung von Baumaschinen abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können. Dabei enthält Nr. 5.2.2 im Verhältnis zu den Immissionsrichtwerten der Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm ergänzende Kriterien, die bei der Entscheidung über die Zumutbarkeit von Baulärm berücksichtigt werden müssen. Nur dann, wenn der Baulärm auch aufgrund der in Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm aufgeführten Kriterien nicht gerechtfertigt werden kann, ist von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen, die die Rechte der Betroffenen wesentlich beeinträchtigen.

Die Vorhabenträgerin hat in den Planunterlagen die absehbare Bauablaufplanung und alle nach dem Stand der Technik zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der bauzeitlichen Lärmimmissionen beschrieben. Bei der Prüfung eventueller Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen sind die verkehrlichen Bedürfnisse, die Notwendigkeit einer raschen Durchführung der Baumaßnahmen und die weiteren Minderungspflichten zu berücksichtigen. Diejenigen Maßnahmen, die sich als wirksam erweisen und umgesetzt werden sollen, sind durch die Nebenbestimmungen im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich festgesetzt.

Im vorliegenden Fall entsteht der Baulärm nicht nur durch den Bau der Verbindungskurve, sondern auch durch den Bau der Lärmschutzwand. Die Anwohner sind überdies schon durch die bestehenden Schienenwege Verkehrslärm ausgesetzt. Der Bau der Lärmschutzwand dient dem dauerhaften Gesundheitsschutz der Anwohner, zu denen die Einwander selbst gehören, und erfolgt aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung zum Lärmschutz bei der Erweiterung des Schienenweges um durchgehende Gleise sowie auch aufgrund eines dringenden öffentlichen Interesses. Aufgrund des verkehrlichen Bedürfnisses können Baumaßnahmen an Schienenwegen häufig nicht nur tagsüber durchgeführt werden, sondern müssen auch nachts stattfinden. Da an einem funktionierenden Bahnbetrieb ebenfalls ein besonders öffentliches Interesse besteht, gibt es hierzu keine Alternative.

Die Anwohner können durch den Baulärm zwar kurzzeitig in einem über die Immissionsrichtwerte hinausgehenden Maß betroffen sein, auf Dauer profitieren sie jedoch von der erheblichen Reduzierung des ständig auf sie einwirkenden Eisenbahnverkehrslärms durch eine zügige bauliche Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen.

Auch weitere Maßnahmen, wie der Einsatz moderner Baumaschinen nach der 32. BImSchV, die frühzeitige Information der Anwohner oder die Benennung eines bei der Vorhabenträgerin erreichbaren Ansprechpartners tragen dazu bei, die bauzeitlichen Lärmeinwirkungen auf ein Maß zu reduzieren, das unter Berücksichtigung der Umstände vertretbar ist.

Im Übrigen wird auf die Entschädigungsregelungen bei Grundstücksinanspruchnahmen und auf die zum Schutz vor Baulärm festgesetzten Maßnahmen verwiesen.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

B.5 Gesamt abwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist.

B.7 Kostenentscheidung

Als Nebenentscheidung enthält der Planfeststellungsbeschluss eine Kostenfestsetzung. Die Kosten umfassen die Gebühren und Auslagen. Schuldner ist die Vorhabenträgerin; ihr ist die öffentliche Leistung individuell zurechenbar.

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 5b Wattenscheid/Wattenscheid-Höntrop - Bochum Hbf - Bochum-Langendreer
Strecke 2160 Essen Hbf - Bochum Hbf, km 7,9 - km 16,0
Strecke 2158 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 146,0 - km 154,8
Strecke 2291 Mülheim (Ruhr)-Styrum - Bochum Hbf, km 138,4 - km 146,0
Strecke 2190 Bochum Hbf - Dortmund Hbf, km 0,0 - km 8,1
Strecke 2140 Bochum-Langendreer - Witten Hbf, km 0,9 - km 1,8
Az.: 601pa/011-2316#002 vom 30.12.2019

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 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 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, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

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

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 30.12.2019

Im Auftrag