



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln  
Werkstattstraße 102  
50733 Köln

Az: 601ppa/002-2011#002  
Datum: 21.08.2014

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 AEG**

**für das Vorhaben**

**„Rhein-Ruhr-Express, PFA1.1, Köln Mülheim Gbf  
Köln Stammheim“,**

**in der Gemeinde Stadt Köln**

**Bahn-km 5,400 bis 9,720**

**der Strecke 2650 Köln-Deutz - Hamm (Westf),**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH,  
diese vertreten durch die  
DB ProjektBau GmbH Rb West  
Königstraße 57  
47051 Duisburg**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.1	Planunterlagen .....	5
A.2	Besondere Entscheidungen .....	10
A.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen .....	10
A.2.2	Konzentrationswirkung .....	10
A.3	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte .....	13
A.3.1	Unterrichtungspflichten .....	13
A.3.2	VV BAU und VV BAU-STE, VV IST .....	13
A.3.3	Abweichung von Regelwerken .....	13
A.3.4	Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens .....	14
A.3.5	Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung .....	14
A.3.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen .....	15
A.3.7	Straßen, Wege, Zufahrten .....	15
A.3.8	Lärmschutz .....	16
A.3.9	Umweltfachliche Bauüberwachung .....	18
A.3.10	Erschütterungsschutz .....	19
A.3.11	Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr .....	20
A.3.12	Arbeitsschutz .....	20
A.3.13	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz .....	21
A.3.14	Boden- und Gewässerschutz .....	22
A.3.15	Abfallwirtschaft und Altlasten .....	24
A.3.16	Bodendenkmalschutz .....	27
A.3.17	Kampfmittelbeseitigung .....	28
A.3.18	Anzeigepflichten <a href="#">nach Baustellenverordnung</a> .....	28
A.4	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	29
A.5	Kosten .....	29
B.	Begründung .....	29
B.1	Sachverhalt .....	29
B.1.1	Vorhaben .....	29
B.2	Verfahren .....	30
B.2.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	30
B.2.2	Anhörungsverfahren .....	31
B.3	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	34
B.3.1	Rechtsgrundlage .....	34
B.3.2	Zuständigkeit .....	35
B.4	Umweltverträglichkeit .....	35
B.4.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	35
B.4.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	35
B.5	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	42
B.5.1	Planrechtfertigung .....	42
B.5.2	Abschnittsbildung .....	46
B.5.3	Variantenentscheidung .....	49
B.5.4	Raumordnung und Landesplanung .....	51
B.5.5	Verkehrsprognose .....	51
B.5.6	Schallschutz .....	53
B.5.7	Erschütterungsschutz .....	63
B.5.8	Sekundärer Luftschall .....	65
B.5.9	Elektromagnetische Felder .....	67
B.5.10	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	68
B.5.11	Naturschutz und Landschaftspflege .....	70
B.5.12	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	70
B.5.13	Denkmalschutz .....	71
B.5.14	Land- und Forstwirtschaft .....	71
B.5.15	Brand- und Katastrophenschutz .....	71
B.5.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen .....	71
B.5.17	Straßen, Wege, Zufahrten .....	72

B.5.18	EG-Prüfverfahren.....	72
B.5.19	Abweichungen von gültigen Regelwerken .....	72
B.5.20	UIG und ZIE .....	73
B.5.21	Kampfmittelbergung .....	73
B.5.22	Bauzeitliche Beeinträchtigungen .....	73
B.5.23	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter .....	73
B.5.24	VV BAU und VV BAU-STE .....	76
B.5.25	Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	76
B.5.26	Bewertung der Einwendungen Privater .....	122
B.6	Gesamtabwägung .....	127
B.7	Kostenentscheidung .....	128
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	128

Auf Antrag der DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie AG (im Folgenden: die Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH Rb West, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Verfügender Teil**

#### **A.1 Feststellung des Plans**

Der Plan für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express, PFA 1.1, Köln Mülheim Gbf – Köln Stammheim“, in der Gemeinde Stadt Köln, Bahn-km 5,400 – 9,720 der Strecke 2650 Köln-Deutz - Hamm (Westf), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Gesamtvorhabens RRX ist:

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) hat ein deutlich verbessertes Schienenregionalverkehrsangebot zum Ziel. Statt des bisherigen Regionalexpress- und Regionalbahnkonzeptes werden in Zukunft sechs Linien des RRX die Städte Nordrhein-Westfalens auf der Relation Köln – Dortmund verbinden. Dank schneller Taktung auf hohem Pünktlichkeitsniveau werden die Fahrgäste künftig von attraktiven Fahrzeiten profitieren und so schneller ans Ziel kommen. Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund wird alle 15 Minuten ein RRX für die Passagiere verkehren.

Um dies zu erreichen, muss ein umfangreicher Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur, der Bahnhöfe sowie des Lärmschutzes vorgenommen werden.

Die wesentlichen Um- und Ausbaumaßnahmen sind die Vervollständigung der Viergleisigkeit von Köln-Mülheim bis Düsseldorf-Reisholz, der sechsgleisige Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg-Großenbaum, die Umgestaltung des Spurplans im

Großknoten Dortmund sowie Umbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Leverkusen Mitte, Düsseldorf-Reisholz, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf-Angermund, Duisburg-Rahm, Essen-Steele und Dortmund Hbf.

Baumaßnahmen des hier planfestgestellten Abschnitts 1.1 sind:

Die Ein-/ Ausfahrt in die Güterverkehrsanlagen des Bf Köln-Mülheim Gbf wird neu gestaltet. Um den auf die Ortsbahn zu verlagernden Güterverkehr in / aus beide(n) Gleise(n) der Strecke 2670 aus / in Richtung Köln-Kalk Nord überleiten zu können, wird die Kreuzungsweiche im Gleis Düsseldorf - Köln zurückgebaut und durch zwei einfache Weichen 249a und 249b ersetzt. Um den zusätzlichen Platz zu gewinnen, wird der anschließende Bogen im Streckengleis etwas in Richtung Norden verschoben, die Krümmung wird vergrößert und der erste Übergangsbogen wird mit einem Blossbogen ausgebildet. Für seine Länge muss der Ermessensspielraum ausgenutzt werden. Das in die Güterverkehrsanlage führende Zweiggleis muss auf einer Länge von ca. 135 m einschließlich der Flankenschutzweiche angepasst werden. Die Entwurfsgeschwindigkeit für beide Gleise der Strecke 2670 beträgt von km 6,750 bis km 7,100  $V_e=100$  km/h. Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Zweiggleise der beiden neuen Weichen 249a und 249b sowie für das angepasste Anschlussgleis beträgt  $V_e=120$  km/h.

Zwischen km 7,050 und ca. km 8,800 wird der Gleisabstand der Strecke 2670 von 3,80 m auf 4,00 m vergrößert. Das bestehende Gleis Düsseldorf – Köln wird dafür zurück gebaut und 4,00 m links parallel neu errichtet. Die Entwurfsgeschwindigkeit für beide Gleise der Strecke 2670 beträgt von km 7,100 bis km 9,000  $V_e=120$  km/h,

Zwischen km 8,950 und km 9,520 bleiben die Gleisanlagen unverändert.

Von km 9,520 bis zum Abschnittsende in km 9,720 wird im Gleis Düsseldorf – Köln die Gleislage angepasst, um im Anschluss den Übergang zur neu zu errichtenden Zweiggleisigkeit im Folgeabschnitt PFA 1.2 ausführen zu können. Für diesen kurzen Abschnitt sowie für den folgenden Abschnitt im PFA 1.2 beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e=160$  km/h.

Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

## Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
1	Anlagenverzeichnis (6 Seiten)		
2	Erläuterungsbericht (84 Seiten)	15.01.2012	
	Anhang 1: Allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG (23 Seiten)	26.08.2011	
	Anhang 2.1: EBWU-Ergebnisbericht (27 Seiten)	30.08.2011	
	Anhang 2.2: EBWU-Ergebnisbericht (28 Seiten)	30.08.2011	
3	Übersicht		
3.1	Übersichtskarten km 5,400 bis km 7,409 Blatt 1 km 5,400 bis km 24,050 Blatt 1	01.03.2012 01.03.2012	
3.2	Übersichtspläne km 5,400 bis km 7,409 Blatt 1 km 7,409 bis km 9,720 Blatt 2	01.03.2012 01.03.2012	
3.3	Zuwegung für Rettungseinsätze km 5,400 bis km 7,409 Blatt 1 km 7,409 bis km 9,720 Blatt 2	01.03.2012 01.03.2012	
4	Lagepläne km 6,652 bis km 7,298 Blatt 1 km 7,298 bis km 7,736 Blatt 2 km 7,736 bis km 8,240 Blatt 3 km 8,240 bis km 8,729 Blatt 4 km 8,729 bis km 9,606 Blatt 5 km 9,349 bis km 10,252 Blatt 6	01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	
5	Höhenpläne - entfällt -		
6	Regelquerschnitte und kennzeichnende Querschnitte Querprofile Bahnstrecke km 6,830 Blatt 1 km 7,600 Blatt 2 km 7,950 Blatt 3 km 8,550 Blatt 4 km 8,800 Blatt 5	01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	
6.2	Regelquerprofile Straße Regelquerprofil Baustraßen Blatt 1	01.03.2012	
7	Bauwerkspläne - entfällt -		
8	Bauwerksverzeichnis 14 Seiten	29.09.2011	
9	Grunderwerbsverzeichnis Kreis Köln, Gemarkung Mülheim Blatt 1 Kreis Köln, Gemarkung Dünnwald Blatt 2 Kreis Köln, Gemarkung Stammheim-Flittard Blatt 3	15.01.2012 15.01.2012 15.01.2012	
10	Grunderwerbspläne		
10.1	Trassennahe Grunderwerbspläne km 6,652 bis km 7,298 Blatt 1 km 7,298 bis km 7,736 Blatt 2 km 7,736 bis km 8,240 Blatt 3 km 8,240 bis km 8,729 Blatt 4 km 8,729 bis km 9,606 Blatt 5 km 9,349 bis km 10,252 Blatt 6	15.01.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	
10.2	Trassenferne Grunderwerbspläne - entfällt -		
11	Baustraßenkonzept km 5,400 bis km 7,4+090 Blatt 1	01.03.2012	
12	Leitungslagepläne km 6,652 bis km 7,298 Blatt 1 km 7,298 bis km 7,736 Blatt 2	01.03.2012 01.03.2012	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
	km 7,736 bis km 8,240 Blatt 3 km 8,240 bis km 8,729 Blatt 4 km 8,729 bis km 9,606 Blatt 5 km 9,349 bis km 10,252 Blatt 6	01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	
13	<b>Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte</b>		
13.1	Erläuterungsbericht zur Hydraulischen Berechnung 9 Seiten	22.07.2011	
13.2	Übersichtspläne Entwässerungskonzept km 5,400 bis km 7,4+090 Blatt 1 km 7,4+090 bis km 9,720 Blatt 2	01.03.2012 01.03.2012	
13.3	Rasterdatenblatt KOSTRA DWD 2000 1 Seite	o. Datum	
13.4	Hydraulische Berechnungen 3 Seiten	15.04.2011	
14	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
14.1	LBP – Erläuterungsbericht Auslegungsvermerk der Gemeinde 1 Seite Titelblätter 3 Seiten Inhaltsverzeichnis Seite I bis V Kartenverzeichnis Seite VI Abbildungsverzeichnis Seite VI Tabellenverzeichnis Seite VI bis VII Textteil Seiten 1 bis 117	30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011	
14.2	LBP, Bestands- und Konfliktplan Legendenblatt Blatt 0 km 5,400 bis km 9,720 Blatt 1 km 5,400 bis km 9,720 Blatt 2	o. Datum 01.03.2012 01.03.2012	
14.3	LBP, Maßnahmenübersichtsplan Legendenblatt Blatt 0 km 5,400 bis km 9,720 Blatt 1 km 5,400 bis km 9,720 Blatt 2	o. Datum 01.03.2012 01.03.2012	
14.4	LBP, Maßnahmenlagepläne (trassennah) km 6,652 bis km 7,298 Blatt 1 km 7,298 bis km 7,736 Blatt 2 km 7,736 bis km 8,240 Blatt 3 km 8,240 bis km 8,729 Blatt 4 km 8,729 bis km 9,606 Blatt 5 km 9,349 bis km 10,252 Blatt 6	01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	
14.5	LBP, Maßnahmenlagepläne (trassenfern) - entfällt -		
14.6	<b>Artenschutzbeitrag</b> Auslegungsvermerk der Gemeinde 1 Seite Titelblätter 3 Seiten Inhaltsverzeichnis Seiten I bis II Tabellenverzeichnis Seite II Textteil Seiten 1 bis 48	30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011 30.08.2011	
15	<b>Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)</b>		
15.1	<b>UVS-Erläuterungsbericht</b> Titelblatt 1 Seite Inhaltsverzeichnis Seiten I bis IV Tabellenverzeichnis Seiten IV bis VI Kartenverzeichnis Seite VI Abbildungsverzeichnis Seite VI Textteil 1 bis 9 Seiten 1 bis 153 Anhang 10.1: Tabellen zur Fauna Seiten 154 bis 172 Anhang 10.2: Veränderungen der Zugzahlen Seite 173 Anhang 10.3: Anlage zu Schutzgut Arten und Biotope 43 Seiten	03/2010 03/2010 03/2010 03/2010 03/2010 03/2010 03/2010 03/2010 03/2010	nachr. nachr. nachr. nachr. nachr. nachr. nachr.
15.2	<b>UVS – Kartenteil Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt /Bestand und</b>		

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Stand	Bemerkung
	<b>Bewertung – Fauna</b> km 6,4 bis km 9,5                      Blatt 1 km 9,5 bis km 13,5                    Blatt 1 km 14,4 bis km 15,2                  Blatt 2 km 15,1 bis km 21,6                  Blatt 1		nachr. nachr. nachr. nachr.
	<b>Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt / Bestand und Bewertung – Biotoptypen</b> km 6,4 bis km 9,5            4 11 LP UV 201 A Blatt 1 / 1:10.000 km 9,5 bis km 13,5        4 12 LP UV 201 A Blatt 1 / 1:10.000 km 15,1 bis km 21,6       4 13 LP UV 201 A Blatt 1 / 1:10.000	31.01.2012 31.01.2012 31.01.2012	nachr. nachr. nachr.
	<b>Schutzgut Boden sowie Kultur und Sachgüter/ Bestand und Bewertung</b> km 6,4 bis km 9,5            4 11 LP UV 301 A Blatt 1 / 1:10.000 km 9,5 bis km 13,5        4 12 LP UV 301 A Blatt 1 / 1:10.000 km 15,1 bis km 21,6       4 13 LP UV 301 A Blatt 1 / 1:10.000	31.01.2012 31.01.2012 31.01.2012	nachr. nachr. nachr.
	<b>Schutzgut Wasser / Bestand und Bewertung</b> km 6,4 bis km 9,5            4 11 LP UV 401 A Blatt 1 / 1:10.000 km 9,5 bis km 13,5        4 12 LP UV 401 A Blatt 1 / 1:10.000 km 15,1 bis km 21,6       4 13 LP UV 401 A Blatt 1 / 1:10.000	31.01.2012 31.01.2012 31.01.2012	nachr. nachr. nachr.
	<b>Schutzgüter Landschaftsbild und Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit / Bestand und Bewertung</b> km 6,4 bis km 9,5            4 11 LP UV 501 A Blatt 1 / 1:10.000 km 9,5 bis km 13,5        4 12 LP UV 501 A Blatt 1 / 1:10.000 km 15,1 bis km 21,6       4 13 LP UV 501 A Blatt 1 / 1:10.000	31.01.2012 31.01.2012 31.01.2012	nachr. nachr. nachr.
	<b>Konfliktschwerpunkte</b> km 6,4 bis km 9,5            4 11 LP UV 601 A Blatt 1 / 1:10.000 km 9,5 bis km 13,5        4 12 LP UV 601 A Blatt 1 / 1:10.000 km 15,1 bis km 21,6       4 13 LP UV 601 A Blatt 1 / 1:10.000	31.01.2012 31.01.2012 31.01.2012	nachr. nachr. nachr.
<b>16</b>	<b>Schalltechnische Untersuchung</b>		
16.1	<b>Erläuterungsbericht Schalltechnische Untersuchung      Seiten 1 bis 33</b>	Sept. 2011	nachr.
16.2	<b>Berechnungsergebnisse Schalltechnische Untersuchung</b> Betriebsprogramm und Emissionspegel                      Seiten 1 bis 38 Beurteilungspegel der Immissionsorte                      Seite 369	23.09.2011 23.09.2011	nachr. nachr.
16.3	<b>Lagepläne Schalltechnische Untersuchung</b>		
16.3.1	Übersichtsplan Berechnungsabschnitte                      Blatt 1	01.03.2012	nachr.
16.3.2	Streckenschema – Übersicht der Emissionslinien    Blatt 1	01.03.2012	nachr.
16.3.3	Isophonenpläne erheblicher baulicher Eingriff km 5,58 bis km 7,4+100 und km 9,5 bis km 9,72                      Blatt 1 Baulücke km 5,40 bis km 5,58 und km 7,4+100 bis km 9,50                      Blatt 2	01.03.2012 01.03.2012	nachr. nachr.
16.3.4	Lagepläne der Immissionsorte erheblicher baulicher Eingriff aufgeteilt in Schutzabschnitte (SA) SA 1 rdB km 5,58 bis km 6,40                                      Blatt 1 SA 1 rdB 2 km 6,40 bis km 6,6+100                              Blatt 2 SA 2 rdB km 6,6+100 bis km 6,6+470                              Blatt 3 SA 3 rdB km 6,6+470 bis km 7,4+100                              Blatt 4	01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012 01.03.2012	nachr. nachr. nachr. nachr.



Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung		Stand	Bemerkung
	SA 1 IdB km 5,58 bis km 6,00	Blatt 5	01.03.2012	nachr.
	SA 2 IdB km 6,00 bis km 6,40	Blatt 6	01.03.2012	nachr.
	SA 3 IdB km 6,40 bis km 6,90	Blatt 7	01.03.2012	nachr.
	SA 3 IdB 2 km 6,90 bis km 7,4+100	Blatt 8	01.03.2012	nachr.
	IdB km 9,50 bis km 9,72	Blatt 9	01.03.2012	nachr.
16.3.5	Lagepläne der Immissionsorte Baulücke			
	rdB km 5,40 bis km 5,58	Blatt 1	01.03.2012	nachr.
	ldB km 5,40 bis km 5,58	Blatt 2	01.03.2012	nachr.
	rdB km 7,4+100 bis km 7.70	Blatt 3	01.03.2012	nachr.
	rdB km 7,70 bis km 8,60	Blatt 4	01.03.2012	nachr.
	rdB km 8,60 bis km 9,50	Blatt 5	01.03.2012	nachr.
	ldB km 7,4+100 bis km 7,70	Blatt 6	01.03.2012	nachr.
	ldB km 7,70 bis km 8,60	Blatt 7	01.03.2012	nachr.
	ldB km 8,60 bis km 9,50	Blatt 8	01.03.2012	nachr.
<b>17</b>	<b>Erschütterungstechnische Untersuchung</b>			
17.1	Erschütterungstechnische Untersuchung	Seiten 1 bis 33	15.07.2011	nachr.
	Anhang 1 Lageplanausschnitt	1 Seite	15.07.2011	nachr.
	Anhang 2 Betriebsprogramm	5 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 3 Emissionen	15 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 4 Transmissionen	4 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 5 Erschütterungsimmissionen	5 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 6 Sekundäre Luftschallimmissionen	3 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 7 Einwirkungsmatrizen der Ausbreitungsberechnungen	6 Seiten	15.07.2011	nachr.
17.2	<b>Messbericht Erschütterungen</b>	Seiten 1 bis 11	15.07.2011	nachr.
	Anhang 1 Messprotokoll MP01	6 Seiten	15.07.2011	nachr.
	Anhang 2 Messprotokoll MP02	6 Seiten	15.07.2011	nachr.
<b>18</b>	<b>Baugrundgutachten</b>			
18.1	<b>Geotechnischer Bericht</b>	Seiten 1 bis 29	25.08.2011	nachr.
18.2	<b>Übersichtsplan</b>	Blatt 1	01.03.2012	
18.3	<b>Lage- und Aufschlusspläne</b>			
	km 6,652 bis km 7,298	Blatt 1	01.03.2012	nachr.
	km 7,298 bis km 7,736	Blatt 2	01.03.2012	nachr.
	km 7,736 bis km 8,240	Blatt 3	01.03.2012	nachr.
	km 8,240 bis km 8,729	Blatt 4	01.03.2012	nachr.
	km 8,729 bis km 9,606	Blatt 5	01.03.2012	nachr.
	km 9,349 bis km 10,252	Blatt 6	01.03.2012	nachr.
18.4	<b>Aufschlusstabelle</b>	Seite	o. Datum	nachr.
18.5	<b>Baugrundprofile</b>			
	km 6,700 bis km 7,650	Blatt 1	01.03.2012	nachr.
	km 7,650 bis km 8,450	Blatt 2	01.03.2012	nachr.
	km 8,450 bis km 8,840	Blatt 3	01.03.2012	nachr.
	km 9,380 bis km 9,720	Blatt 4	01.03.2012	nachr.
18.6	<b>Bodenmechanische Laborversuche</b>			
18.6.1	Zusammenstellung der Laborergebnisse	2 Seiten	o. Datum	nachr.
18.6.2	Bestimmung der Korngrößenverteilung	17 Seiten	o. Datum	nachr.
18.6.3	Bestimmung Fließ- und Ausrollgrenze	2 Seiten	o. Datum	nachr.
<b>19</b>	<b>Sicherheitsnachweis</b>			
	<b>Aerodynamik / Seitenwind</b>	<b>Seiten 1 bis 7</b>	20.08.2011	nachr.
<b>20</b>	<b>Sonstige Gutachten RRX</b>			
20.1	<b>Schlussbericht Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein- Westfalen</b>	<b>27 Seiten</b>	Nov. 2006	nachr.
20.2	<b>Auswirkungen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes- schienenwege mit dem Prognose- horizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX</b>	<b>23 Seiten</b>	06.04.2011	nachr.

## **A.2 Besondere Entscheidungen**

### **A.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse**

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

#### **A.2.1.1 Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen**

Die Ausführungspläne der erlaubnispflichtigen Entwässerungsanlagen sind mit der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, abzustimmen.

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

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

Die Dokumentation der Bodenaustauschmaßnahmen ist der Stadt Köln spätestens zwei Monate nach Abschluss der jeweiligen Einzelbaumaßnahme unaufgefordert vorzulegen.

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

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

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

#### **A.2.1.2 Hinweis zum Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen**

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.

Der Einleiter ist gemäß § 89 WHG zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem anderen durch die Einleitung der Stoffe entsteht.

Auf die Bußgeldbestimmungen des § 103 WHG und auf die Bestimmungen der §§ 324 – 330 des Strafgesetzbuches wird hingewiesen.

#### **A.2.1.3 Auflagen für den Gewässerschutz während der Bauzeit und für bauliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen**

Die Baustelleneinrichtungen sind auf geeigneten Flächen anzuordnen. Die Gestaltung der Baustelleneinrichtungsflächen ist im Detail mit der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, abzustimmen.

Es ist ein verbindlicher Alarmplan in Abstimmung mit der Stadt Köln aufzustellen. Sollte trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes oder der Gewässer eintreten, so muss der Auftragnehmer unverzüglich nach diesem Plan vorgehen. In diesem Fall ist unverzüglich

die Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, zu benachrichtigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Beim Einsatz von Baustellentoilettenanlagen sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- die Anlagen müssen mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein,
- die Entleerung der Behälter muss in eine vollbiologische Kläranlage erfolgen.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Grundwasserhaltung (sofern erforderlich) und für eine eventuell erforderliche bauzeitliche Niederschlagsentwässerung sind mit der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, vor Ausführung abzustimmen.

Der Beginn und das Ende einer Grundwasserentnahme oder einer Gewässereinleitung sind der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, schriftlich anzuzeigen.

Schädliche Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die Baumaßnahme sind unter allen Umständen zu vermeiden.

Bei einer Einleitung in ein Oberflächengewässer darf der Gehalt an absetzbaren Stoffen im Ablauf (Analyse nach DIN 38409 H 9-2, Absetzprobe nach 2 Stunden) 0,3 ml/s nicht überschreiten. Die Absetzeinrichtungen sind regelmäßig zu entschlammern.

Der pH-Wert im Ablauf muss im Bereich von 6,5 – 9,0 liegen. Gegebenenfalls ist eine Neutralisationsanlage vorzuschalten, die zur Neutralisation Phosphorsäure, CO<sub>2</sub>, Essigsäure oder Zitronensäure verwendet.

Die Einhaltung der o. g. Grenzwerte ist im Rahmen der Selbstüberwachung vom Betreiber betriebstäglich zu überwachen. Hierzu ist ein Betriebstagebuch zu führen.

Bei der Wahl der Baustoffe für die Fundamente ist die Grundwasserqualität gemäß DIN 4030 zu berücksichtigen.

#### **A.2.1.4 Hinweis zum Gewässerschutz während der Bauzeit und zu den bauzeitlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen**

Die Einhaltung der o. g. Auflagen befreit gemäß § 22 WHG nicht von der Haftung für eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Wassers.

## **A.2.2 Konzentrationswirkung**

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

Die Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG umfasst nicht die Erteilung von wasserrechtlichen Erlaubnissen (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1073.04 – Rn. 451 ff.; Hess VGH, Urt. v. 17.11.2011-2 C 2165/09.T). Die wasserrechtliche Erlaubnis kann auf Antrag der Wasserbehörde widerrufen werden (§ 19 Abs. 3 WHG) Sie kann nachträglich mit Inhalts- und Nebenbestimmungen versehen werden sowie befristet werden (§ 13 WHG). Die wasserrechtliche Erlaubnis kommt nicht als Grundlage für Enteignungen in Betracht (BVerwG ebd.).

## **A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte**

### **A.3.1 Unterrichtungspflichten**

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

### **A.3.2 VV BAU und VV BAU-STE, VV IST**

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

### **A.3.3 Abweichung von Regelwerken**

- keine –

#### **A.3.4 Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens**

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

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

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

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9) und den Grunderwerbsplänen (Anlage 10) für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, schriftliche Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Nach §§ 22 und 22a AEG i.V.m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) vom 20.06.1989 (GV. NW S. 570) hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen

sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

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

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

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

### **A.3.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen**

Vor Baubeginn sind Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu treffen. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um die Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden.

### **A.3.7 Straßen, Wege, Zufahrten**

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

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

### **A.3.8 Lärmschutz**

#### **A.3.8.1 Lärmschutz während der Bauausführung**

Die Vorhabenträgerin wird zum Schutz der Nachbarschaft verpflichtet, alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigung durch die Bauausführung zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren, der Einsatz dem Stand der Technik entsprechender Baumaschinen und die Verpflichtung, die bauausführenden Firmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Beeinträchtigungen anzuhalten.

Arbeiten von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind grundsätzlich nach § 9 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten. Für zwingend erforderliche Nacharbeiten kann eine Ausnahme vom Nacharbeitsverbot gemäß § 9 LImSchG bei der zuständigen Behörde beantragt werden. Der Antrag sollte rechtzeitig - spätestens eine Woche vor Beginn der jeweiligen nächtlichen Tätigkeiten - gestellt werden.

Während der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) eingehalten wird (§ 66 Abs. 2 BImSchG).

#### **A.3.8.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen (BüG)**

Das Verfahren des besonders überwachten Gleises ist auf den Gleisen der Strecken 2650 (viergleisig bezogen auf die Strecke 2650) von km 6,750 bis km 7,095 und auf der Strecke 2670 (dreigleisig bezogen auf die Strecke 2670) von km 7,125 bis 7,505 durchzuführen.

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



Lm = 50 dB(A), Auslöseschwelle) zu erfolgen. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt.

Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeignete Unterlagen zu dokumentieren; diese Unterlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, unverzüglich 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, dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, vorzulegen.

Die Verpflichtung zur Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises endet, sobald Lärmschutzwände im Rahmen der Lärmsanierung errichtet wurden, durch die unter Berücksichtigung des hier zu Grunde gelegten Betriebsprogramms einschließlich des Rhein-Ruhr-Express gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen ausgeschlossen werden.

### **A.3.8.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen**

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

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 16.2 der Planunterlagen (Liste der auf passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV anspruchsberechtigten Gebäude) zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

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

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

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Rhein-Ruhr-Express den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven

Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend unverzüglich eine Vereinbarung abzuschließen.

#### **A.3.8.4 Erstattung verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs**

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

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

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

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

Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen.

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

#### **A.3.9 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des "Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bau-

überwachung nach Maßgabe des Umweltschadensleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

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

### **A.3.10 Erschütterungsschutz**

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

#### **A.3.10.1 Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb**

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

#### **A.3.10.2 Beweissicherungsmessungen bei Aufnahme des Betriebs des RRX**

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, nach Inbetriebnahme des Vorhabens erschütterungstechnische Beweissicherungsmessungen vorzunehmen. Hierbei sind zunächst diejenigen Gebäude zu ermitteln, bei denen nach Einschätzung der Erschütterungstechnischen Untersuchung Anhaltswertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden können. In einem weiteren Arbeitsschritt sind diejenigen Gebäude zu ermitteln, bei denen eine Anhaltswertüberschreitung aufgrund einer wesentlichen vorhabenbedingten Erhöhung der Erschütterungsimmissionen tatsächlich vorliegt.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, binnen sechs Monaten nach Ermittlung einer solchen Anhaltswertüberschreitung die Durchführung eines Planänderungsverfahrens zwecks Fest-

setzung von Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

### **A.3.11 Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr**

#### **A.3.11.1 Absicherung der Baustelle**

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

#### **A.3.11.2 Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze**

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

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

#### **A.3.12 Arbeitsschutz**

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) vom 07.08.1996 (BGBl. I S. 1246), in der aktuellen Fassung, aufzustellen.

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.

Das Bauvorhaben ist unter Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Arbeitsschutzes, insbesondere des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG), der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV), der Arbeitsstättenrichtlinie (ASR) sowie der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und nach dem Stand der Technik auszuführen.

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.

### **A.3.13 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz**

Als Baubeginn im Sinne der Maßnahme V 7 gilt der Beginn der Rückschnitt- und Rodungsarbeiten zur Baufeldfreimachung. Der Reptilienschutzzaun ist so frühzeitig anzulegen, dass eine Besiedlung neu von Gehölzen freigestellter Bereiche ausgeschlossen wird.

Die gemäß Maßnahme V 7 anzulegenden Schutzzäune sind regelmäßig durch die Umweltfachliche Bauüberwachung zu kontrollieren und erforderlichenfalls dem Bauverlauf anzupassen. Schäden sind unverzüglich auszubessern.

Die Maßnahmen A1 und E3 müssen ein Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage umgesetzt sein.

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

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

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

Sollte sich im Bauverlauf die Beseitigung von nach der Baumschutzsatzung der Stadt Köln geschützten Gehölzen als unumgänglich erweisen, ist zuvor ein Antrag auf Planergänzung

beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag muss Vorschläge für die erforderlichen Ausgleichsplantungen enthalten und mit der Stadt Köln abgestimmt sein.

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

Die Umweltfachliche Bauüberwachung muss so rechtzeitig eingerichtet werden, dass die beauftragten Personen alle einweisungs- und Überwachungstätigkeiten für vorgezogene Schutzmaßnahmen rechtzeitig durchführen können.

Die Ausführungsplanung für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, der Zeitpunkt der Umsetzung sowie die Einzelheiten der späteren Pflege sind mit der Unteren Landschaftsbehörde und dem Grünflächenamt der Stadt Köln abzustimmen.

#### **A.3.14 Boden- und Gewässerschutz**

Es wird in Anlehnung an die Technischen Regeln der LAGA folgende Vorgehensweise bezüglich der Verwertung der Aushubböden und Abbruchmassen festgelegt:

- Sollten bei den Bauarbeiten umweltrelevante Verunreinigungen, Bodenverunreinigungen oder besonders überwachungsbedürftige Abfälle durch geruchliche und/oder optische Ansprache und/oder ggf. vorhandene Analysenergebnisse etc. festgestellt werden, ist die Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln zu informieren.
- Vorhandene Anlagen, die wassergefährdende Stoffe enthalten bzw. mit wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sind (z. B. Tankanlagen, Rohrleitungen, Leichtflüssigkeitsabscheider, Schlammfänge, Heizungsanlagen) sind vor Beginn von Abbrucharbeiten durch einen Fachbetrieb gemäß § 19 Abs. 1 WHG zu entleeren, zu reinigen und außer Betrieb nehmen zu lassen. Die Nachweise über die durchgeführten Arbeiten und die ordnungsgemäße Entsorgung (z. B. Abfallbegleitscheine) sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 4, vorzulegen. Die Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln ist zu informieren.
- Die Abbruchmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten.
- Die Abbruchsubstanzen sind, soweit möglich, in Wertstoffe, verwertbaren Bauschutt, Baumischabfall und besonders überwachungsbedürftige Abfälle (vgl. Abfall- und Reststoffbestimmungsverordnung) zu trennen.
- Fallen asbesthaltige Stoffe an, so sind beim Umgang, der Zwischenablagerung und der Entsorgung die TRGS 517 und TRGS 519 zu beachten.

- Der bei den Abbrucharbeiten anfallende unbelastete Bauschutt ist, sofern möglich, einer Bauschuttrecyclinganlage zuzuführen oder auf dem Betriebsgelände wiedereinzubauen.
- Belastete Böden haben vor Wiedereinbau unter Abstimmung mit der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln eine Immobilisierung zu erfahren.
- Die Richtlinie 836 der Deutschen Bahn AG ist zu beachten.
- Für die Abfuhr überschüssiger Bodenmassen sind vor Beginn zugelassene Entsorgungsanlagen im Regierungsbezirk Köln als geeignete Endlager dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, zu benennen.
- Das Verdünnungs-, Vermischungs- und Verschlechterungsverbot der Technischen Regelnd der LAGA ist zu beachten.

Spezielle Vorgehensweise bei den verschiedenen Bodenklassen:

- Zum Schutz von Boden und Grundwasser sind für den Unter- und Oberbau nur nicht auswaschbare und nicht wassergefährdende Böden zu verwenden. Der Nachweis, dass es sich um nicht auswaschbare und nicht wassergefährdende Böden handelt, ist der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Köln jeweils vor dem Wiedereinbau schriftlich vorzulegen. Es ist eine Unbedenklichkeitsbescheinigung einzuholen. Diese ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, vorzulegen. Vorher sind ein Probenahmekonzept und der zu untersuchende Parameterumfang (u. a. LAGA, PSM) in Verbindung mit den bereits vorliegenden Voruntersuchungen mit der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen.
- Für belastete Böden und Abbruchmassen sind die Randbedingungen für den Wiedereinbau mit der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen. Die LAGA ist zu beachten. Dazu ist der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde vor Beginn der Maßnahme ein Detailkonzept vorzulegen, welches konkrete Aussagen zur erforderlichen Begleitanalytik, zu Randbedingungen für den Wiedereinbau, evtl. erforderliche Zwischenlager etc. enthält.

Das Erfordernis des Detailkonzeptes ist bautechnisch begründet, da einige Bereiche zur Durchführung der Begleitanalytik erst während des Baufortschrittes erreichbar sind und sich die Randbedingungen für den Wiedereinbau bzw. eine eventuelle Zwischenlagerung erst nach Aufsuchen und Beprobung der jeweiligen Bereiche ergibt.

- Die Zwischenlagerung von belasteten Böden und Aushubmassen hat auf gesicherter Unterlage zu erfolgen. Ein Eindringen von Niederschlagswasser ist durch eine geeignete Abdeckung zu verhindern. Die Lagerung und die dafür vorgesehenen Schutzvorkehrungen sind täglich zu kontrollieren. Die Kontrollen sind niederschriftlich festzuhalten und

auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, und der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen.

### **A.3.15 Abfallwirtschaft und Altlasten**

Die bei der Baumaßnahme anfallenden Abfallstoffe sind gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212) der geordneten Entsorgung zuzuführen. Der Abfallverwertung ist dabei Vorrang vor der sonstigen Entsorgung einzuräumen.

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) vom 19.06.2002 (BGBl. I S. 1938) getrennt zu halten, zu lagern, einzusammeln, zu befördern und einer Verwertung zuzuführen.

#### **A.3.15.1 Entsorgung / Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter**

Bei der Entsorgung (Beseitigung/Wiederverwertung) sind folgende abfallrechtliche, bodenschutzrechtliche und wasserrechtliche Vorgaben einzuhalten:

Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigen (>Z 2 LAGA M 20) ist als besonders überwachungsbedürftiger Abfall entsprechend separiert ordnungsgemäß zu beseitigen.

Die korrekte Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) ist durch Führung gesetzlich geforderter Nachweisverfahren (Entsorgungsnachweis, Begleit-, Übernahmescheine) gemäß der Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung-NachwV) vom 20.10.2006 (BGBl. I S. 2298) zu belegen. Zur Dokumentation der korrekt durchgeführten Entsorgungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger oder einem beauftragten Sachverständigen die Entsorgungsbelege zu einem Entsorgungsregister gemäß § 24 NachwV zusammenzustellen.

Bei der Beseitigung (Ablagerung) ist der Anschluss- und Benutzungszwang an Anlagen der öffentlichen Abfallentsorgung gemäß der Abfallsatzung der Stadt Köln zu beachten.



Schadstofffreier Bodenaushub (Abfallschlüssel 170504/Boden und Steine) ist zu verwerten. Bei nachweislicher Nichtverwertbarkeit ist eine Ablagerung auf einer Bodenaushubdeponie im Rahmen der öffentlichen Abfallentsorgung zulässig.

Während der Baumaßnahme anfallende Abfälle nichtmineralischen Ursprungs, die nicht verwertbar sind, müssen als gemischte Bau- und Abbruchabfälle (Abfallschlüssel 170904) entsorgt werden. Auch zu beseitigende Bau- und Abbruchabfälle unterliegen dem Benutzungszwang an die Anlagen der öffentlichen Abfallentsorgung.

Der bei der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bauschutt, wie z. B. Beton, Mörtel, Steine und Mauerreste, ist einer zugelassenen Anlage zur Bauschutttaufbereitung zuzuführen. Falls diese Möglichkeit nachweislich nicht gegeben ist, darf der Bauschutt auf einer zugelassenen Bauschuttdeponie abgelagert werden.

Belasteter Bodenaushub/Gleisschotter darf nach Ausbau grundsätzlich nicht mit unbelastetem oder gering belastetem Material vermischt werden, sondern ist in getrennten Chargen zu erfassen. Eventuell anfallende kompostierbare Abfälle (Abfallschlüssel 200201), wie z. B. Baum- und Strauchschnitt, sind der Verwertung durch Kompostierung zuzuführen.

Zur Dokumentierung der korrekt durchgeführten Entsorgungs- und Verwertungsmaßnahmen sind vom Bauherrn oder einem beauftragten Sachverständigen die Entsorgungsbelege zusammenzustellen. Diese Zusammenstellung muss eine detaillierte Beschreibung des Abfallanfalles und der Separierungsmaßnahmen sowie Entsorgungsnachweise, Begleit-, Übernahmescheine und sonstige Lieferbelege enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind diese Unterlagen der Stadt Köln vorzulegen.

Generell sind bei Aufbringung und Einbringung von Materialien auf oder in den Boden die Anforderungen der §§ 6, 7 und 8 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und des § 12 der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) zu beachten. Einzelvorhaben mit einer Materialmenge von mehr als 800 m<sup>3</sup> sind unter Verwendung der im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen vom 04.02.2004 veröffentlichten Formblätter 156, 157, 158 und 159 zu dokumentieren und der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.

Beim Rückbau anfallende Bahnschwellen aus Holz sind aufgrund der Imprägnierung mit Teerölen als gefährlicher Abfall ordnungsgemäß zu entsorgen. Sofern die Bahnschwellen weiter verwendet werden sollen, ist der Einsatz nur im Rahmen der restriktiven Regelungen

der Gefahrstoffverordnung 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 170507\* (Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält) oder Abfallschlüssel 170508 (Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 170507\* fällt) durchzuführen. Der Wiedereinbau des Altschotters ist auch außerhalb von Schutzgebieten mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Der (Wieder-)Einbau von auffälligen Böden, die Verlagerung von Böden (auch unauffälligem Bodenmaterial) sowie der Einbau von Recyclingbaustoffen sind vorab mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Dies ist auch außerhalb von Wasserschutzgebieten erforderlich. Für den Einbau von Bodenaushub gelten die Vorgaben der LAGA-Richtlinie M 20, für den Einbau von Recyclingbaustoffen der Erlass des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 09.10.2001.

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

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, sind gemäß § 2 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) unverzüglich die Stadt Köln und der Sachbereich 2 der Außenstelle Köln des Eisenbahn-Bundesamtes zu benachrichtigen. Gegebenenfalls ist ein sachverständiger Gutachter mit der Untersuchung der Kontamination zu beauftragen ( zur räumlichen Eingrenzung des Schadens, Entnahme von Proben und Veranlassung von Analysen). Das Untersuchungsprogramm ist in Absprache mit der Stadt Köln durchzuführen.

Die durch die Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sind restlos von der Baustelle und ihren benachbarten Flächen zu beseitigen.

#### **A.3.15.2 Aktivitäten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen**

Bei der Herrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und/oder bei erforderlichen Eingriffen in den Untergrund (z. B. Lärmschutzanlagen, Sickerbecken) sind folgende Auflagen einzuhalten:

Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, der Untersuchungsbericht zu den durchgeführten umwelttechnischen Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorzulegen.

Alle Eingriffe in den Untergrund haben ausnahmslos unter fachgutachterlicher Überwachung stattzufinden. Die Bestellung des Gutachters ist der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft spätestens, acht Tage vor Baubeginn nachzuweisen.

Vom Gutachter ist ein zusammenfassender Bericht mit Lageplan zu erstellen, aus dem das Ausmaß der Bodenbewegungen, die Lage eventuell gefundener Kontaminationen und die Sanierungsmaßnahmen hervorgehen. Dieser Bericht ist der Stadt Köln, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, bis spätestens zwei Monate nach Beendigung der Gesamtmaßnahme unaufgefordert zuzuleiten.

Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigungen (>Z 2 LAGA M 20) ist als besonders überwachungsbedürftiger Abfall entsprechend zu separieren und ordnungsgemäß zu beseitigen (siehe Auflagen zu Abfallwirtschaft und Altlasten).

### **A.3.15.3 Allgemeine Hinweise zur Abfallwirtschaft**

Der Vorhabenträger ist als Besitzer der auf dem Grundstück beim Abbruch anfallenden Abfälle für deren ordnungsgemäße Zuführung zur Verwertung bzw. Beseitigung verantwortlich, auch wenn er sich zur Erfüllung dieser Pflichten eines Unternehmens bedient (§ 16 KrWG).

### **A.3.16 Bodendenkmalschutz**

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

§ 16 Abs. 1 DSchG NW bestimmt, dass die zur Anzeige Verpflichteten das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu erhalten haben. Auf

die Wartepflichten für die Fortsetzung der Bauarbeiten nach § 16 Abs. 2 DSchG NW wird hingewiesen.

### **A.3.17 Kampfmittelbeseitigung**

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer als 20.000 m<sup>2</sup> spätestens sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

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

### **A.3.18 Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung**

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

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

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

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

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

#### **A.4 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

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

#### **A.5 Kosten**

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

### **B. Begründung**

#### **B.1 Sachverhalt**

##### **B.1.1 Vorhaben**

##### **B.1.1.1 Anlass und Ziele des Vorhabens**

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 Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden.

Allerdings weist der Schienenpersonenverkehr bereits heute eine hohe Verspätungsanfälligkeit infolge der Mischnutzung der Schienenwege durch den Schienenpersonenfernverkehr, den schnellen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den S-Bahn-Verkehr auf.

Gemäß dem Regionalexpress- und Regionalbahnkonzept werden in Zukunft sechs Linien des RRX die Städte Nordrhein-Westfalens auf der Relation Köln – Dortmund verbinden. Dank schneller Taktung auf hohem Pünktlichkeitsniveau werden die Fahrgäste künftig von attraktiven Fahrzeiten profitieren und so schneller ans Ziel kommen. Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund wird alle 15 Minuten ein RRX für die Passagiere verkehren.

Um dies zu erreichen, muss ein umfangreicher Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur, der Bahnhöfe sowie des Lärmschutzes vorgenommen werden.

Die wesentlichen Um- und Ausbaumaßnahmen sind die Vervollständigung der Viergleisigkeit von Köln-Mülheim bis Düsseldorf-Reisholz, der sechsgleisige Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg-Großenbaum, die Umgestaltung des Spurplans im Großknoten Dortmund sowie Umbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Leverkusen Mitte, Düsseldorf-Reisholz, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf-Angermund, Duisburg-Rahm, Essen-Steele, Bochum Hbf und Dortmund Hbf.

### **B.1.1.2 Baumaßnahmen**

Die Ein- / Ausfahrt in die Güterverkehrsanlagen des Bf Köln-Mülheim Gbf wird neu gestaltet. Um den auf die Ortsbahn zu verlagernden Güterverkehr in / aus beide(n) Gleise(n) der Strecke 2670 aus Richtung Köln-Kalk Nord überleiten zu können, wird die Kreuzungsweiche im Gleis Düsseldorf-Köln zurückgebaut und durch zwei einfache Weichen 249a und 249b ersetzt. Um den zusätzlichen Platz zu gewinnen, wird der anschließende Bogen im Streckengleis etwas in Richtung Norden verschoben, die Krümmung vergrößert und der erste Übergangsbogen mit einem Blossbogen ausgebildet. Für seine Länge muss der Ermessensspielraum ausgenutzt werden. Das in die Güterverkehrsanlage führende Zweiggleis muss auf einer Länge von ca. 135 m einschließlich der Flankenschutzweiche angepasst werden. Die Entwurfsgeschwindigkeit für beide Gleise der Strecke 2670 beträgt von km 6,750 bis km 7,100  $V_e=100$  km/h. Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Zweiggleise der beiden neuen Weichen 249a und 249b sowie für das angepasste Anschlussgleis beträgt  $V_e=120$  km/h.

Zwischen km 8,950 und km 9,520 bleiben die Gleisanlagen unverändert.

Von km 9,520 bis zum Abschnittsende in km 9,720 wird im Gleis Düsseldorf – Köln die Gleislage angepasst, um im Anschluss den Übergang zur neu zu errichtenden Zweiggleisigkeit im Folgeabschnitt PFA 1.2 ausführen zu können. Für diesen kurzen Abschnitt sowie für den folgenden Abschnitt im PFA 1.2 beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit  $V_e=160$  km/h.

## **B.2 Verfahren**

### **B.2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB Netz AG, DB Station&Service, DB Energie AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH Rb West, hat mit Schreiben vom 17.10.2011, Az. I.BV-W-P(1) Bi, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express, PFA1.1, Köln-Mülheim Gbf - Köln Stammheim“ beantragt. Der Antrag ist am 17.10.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 20.01.2012 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 18.01.2012 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 26.01.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

## **B.2.2 Anhörungsverfahren**

### **B.2.2.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

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

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
1.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 22 (Gefahrenabwehr)
2.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (Verkehr)
3.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 (Regionalentwicklung)
4.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Städtebau und Denkmalschutz)
5.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 51 (Höhere Landschaftsbehörde)
6.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde)
7.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 55 (Arbeitsschutz)
8.	Stadt Köln
8a	Stadt Leverkusen
9.	Polizeipräsidium Köln
10.	Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst
11.	Landesbetrieb Strassenbau NRW
12.	Landesbevollmächtigter für Eisenbahnaufsicht
13.	Bundeseisenbahnvermögen
14.	Wehrbereichsverwaltung West
15.	Stadtwerke Köln GmbH

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
16.	Kölner Verkehrsbetriebe AG
17.	Häfen- und Güterverkehr Köln AG
18.	Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR
19.	Deutsche Telekom AG
20.	Unitymedia Kabel BW GmbH
21.	DB Kommunikationstechnik GmbH
22.	NetCologne GmbH
22a	Amprion GmbH
23.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH
24-25	PLE Doc gmbH
24.	Open Grid Europe GmbH
25.	E.ON Engineering GmbH
26.	BG Bahnen
27.	Eisenbahn-Unfallkasse
28.	Nahverkehr Rheinland GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen Empfehlungen; oder es wurden keine Stellungnahmen abgegeben:

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
1.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (Verkehr) Stellungnahme vom 04.07.2012 – 25.1.10.9 – 333/12
2.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 (Regionalentwicklung) Stellungnahme vom 20.07.2012 – 32.01.02
3.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Städtebau- und Denkmalschutz) Stellungnahme vom 31.05.2012 – 35.2.13-03
4.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde) Stellungnahme vom 08.05.2012 – 25.7.2.2-2/12
5.	Polizeipräsidium Köln Stellungnahme vom 10.05.2012 - 61-07-06
6.	Landesbevollmächtigter für Eisenbahnaufsicht Stellungnahme vom 30.05.2012 – 60279.Rex PFA1.1
7.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme: keine
8.	Wehrbereichsverwaltung West Stellungnahme vom 19.04.2012 - 40-25-00
9.	Häfen- und Güterverkehr Köln AG Stellungnahme vom 13.07.2012 – SWK61-118/02/12
10.	Deutsche Telekom AG Stellungnahme: keine
11.	Unitymedia Kabel BW GmbH Stellungnahme: keine
12.	RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH



Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 04.04.2012 – o. Az.
13.	BG Bahnen Stellungnahme vom 04.04.2012 – o. Az.
14	Kölner Verkehrsbetriebe Stellungnahme vom 18.06.2012 – SWK 61w – 118/02/12 -

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 22 (Gefahrenabwehr) Kein Aktenzeichen
2.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 51 (Höhere Landschaftsbehörde) Stellungnahme vom 04.07.2012 - 51.1-9.1.2 K2/12
3.	Bezirksregierung Köln, Dezernat 55 (Arbeitsschutz) Stellungnahme vom 07.05.2012 – 55.8153.4-P 18/12 – ket.
4.	Stadt Köln Stellungnahmen vom 31.05.2012; 28.06.2012; 01.02.2013; 15.02.2013; 26.07.2013; 21.09.2013 – 621/2-62.10.01
5.	Stadt Leverkusen Stellungnahme vom 24.05.2012 – 612-47-11 ko
6.	Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst Stellungnahme vom 17.04.2012 – 22.5-3-5000000-4/12
7.	Landesbetrieb Strassenbau NRW Stellungnahme vom 13.07.2012 – email
8.	RheinEnergie AG Stellungnahme vom 30.05.2012 – email
9.	Stadtwerke Köln GmbH Stellungnahme vom 30.05.2012 – email vom 18.06.2012 – SWK 61-118/02/12
10.	Stadtentwässerungsbetriebe Köln AöR Stellungnahme vom 24.05.2012 – StEB / K / 41 Re
11.	DB Kommunikationstechnik GmbH Stellungnahme vom 30.05.2012 – 504689591
12.	NetCologne GmbH Stellungnahme vom 21.05.2012 - email
13.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 05.06.2012 – B-LB/2490/Tsc/81.716/Be
14.	Open Grid Europe GmbH Stellungnahme vom 12.06.2012 – 60679
15.	E.ON Engineering GmbH
16.	Eisenbahn-Unfallkasse Stellungnahme vom 29.05.2012 – 546-12-V006
17.	Nahverkehr Rheinland GmbH Stellungnahme vom 30.05.2012 – Wi-0M 2001 46 10

### B.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Köln vom 19.04.2012 bis 18.05.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Köln am 18.04.2012 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Köln der 01.06.2012.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen ist 1 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

### **B.2.2.3 Vereinigungen**

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

- keine -

### **B.2.2.4 Erörterung**

Auf einen Erörterungstermin wurde seitens der Anhörungsbehörde verzichtet, da keiner der Beteiligten Erörterungsbedarf angemeldet hat. Dies galt auch für den privaten Einwender P1.

### **B.2.2.5 Deckblatt**

- entfällt –

### **B.2.2.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Unter dem 12.06.2014 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

## **B.3 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.3.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut

oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### **B.3.2      Zuständigkeit**

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

## **B.4           Umweltverträglichkeit**

### **B.4.1        Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

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

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten.

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

### **B.4.2        Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.4.2.1     Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG**

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

nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Die vorliegende zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen beruht auf der nicht technischen Zusammenfassung nach § 6 UVPG, den umweltbezogenen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange sowie den, in Hinblick auf die Schutzgüter nach UVPG, relevanten Einwendungen im Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 9 UVPG.

Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) bildet den Beginn einer Kette von Ausbaumaßnahmen, die gemeinsam das Gesamtprojekt „Rhein-Ruhr-Express“ ergeben und eine Veränderung bzw. Verdichtung der Zugfolgen sowie eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität auf der zentralen Eisenbahnachse zwischen Köln und Dortmund ermöglichen sollen. Die betrieblichen Auswirkungen der Baumaßnahme sind nur bei Berücksichtigung des Gesamtvorhabens möglich und qualifiziert zu bewerten. Der Rhein-Ruhr-Express in seiner Gesamtheit stellt unzweifelhaft eine Ausbaustrecke und damit den Neubau eines Schienenweges im Sinne der Anlage 1 zum UVPG im Sinne des Urteils des EuGH dar, so dass auch der vorliegende Teilabschnitt einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen war. Neben den Auswirkungen, die durch den Bau und die Anlage vor Ort verursacht werden, sind auch maßgeblich die betrieblichen Wirkungen zu berücksichtigen, die sich erst bei der Inbetriebnahme des Gesamtvorhabens zeigen werden.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt 1.1 verläuft auf dem Gebiet der Stadt Köln von Bahn-km 5,400 der Strecke 2650 bis zur Stadtgrenze Köln/Leverkusen bei Bahn-km 9,720 Leverkusen und weist eine Länge von etwas mehr als 5 km auf. Die Baumaßnahme beschränkt sich auf die Verlagerung eines bestehenden Gleises, um einen ausreichenden Abstand zum benachbarten Gleis herzustellen. Dies wird erforderlich, da die bereits zweigleisige Strecke 2650 durch die Verdichtung der Zugfolge zukünftig keinen Güterverkehr mehr aufnehmen kann. Dieser muss daher auf die benachbarte S-Bahn-Strecke 2670 verlagert werden, die damit zu einer Mischbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr umgewidmet wird. Eine solche Mischbetriebsstrecke muss einen größeren Abstand zum benachbarten Gleis einhalten, der mit dem vorliegenden Vorhaben durch Baumaßnahmen zwischen den Kilometern 6,760 - 8,950 sowie von Kilometer 9,500 - 9,723, also auf einer Länge von insgesamt 2,4 km, hergestellt werden soll. Zusätzlich sind weitere, kleinere Anpassungsmaßnahmen (Umbau von Weichen, Verlagerung von Flankenschutzweichen) vorgesehen. Da der Streckenausbau vollständig auf dem bisherigen Betriebsflächen vorgenommen wird, ist die Flächeninanspruchnahme im Wesentlichen durch

den Bau von Rettungswegen, dem Wendehammer sowie die temporäre Beanspruchung durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen bedingt.

Die für sich genommen für eine Ausbaustrecke vergleichsweise geringfügigen Baumaßnahmen machen in Kombination mit weiteren Teilen des Vorhabens ein verändertes Betriebsprogramm auch im vorliegenden PFA 1.1 möglich.

Der durch das Vorhaben im PFA 1.1 betroffene Raum ist hochgradig urbanisiert. In der Nachbarschaft liegen im wesentlichen Verkehrsflächen, Gewerbegebiete sowie Wohnsiedlungen. Größere, zusammenhängende, naturnahe Freiflächen sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Dementsprechend sind alle Schutzgüter bereits im heutigen Zustand hochgradig anthropogen beeinflusst.

Als Voraussetzung für die Erreichung des Planungszieles, nämlich der Bereitstellung eines durchgehenden, schnellen und störungsfreien Nahverkehrsangebots, ist die Entzerrung des Güterverkehrs auf der einen und des schnellen Personennahverkehrs (RRX) sowie des Personenfernverkehrs auf der anderen Seite erforderlich. Dazu wurde in einem ersten Planungsstand ein sechsgleisiger Ausbau zwischen Köln und Düsseldorf vorgesehen. Infolge weiterer betrieblichen Analysen wurde der Ausbaubedarf auf eine durchgehende Viergleisigkeit zwischen Köln und Düsseldorf reduziert. Diese Alternative erfordert im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt lediglich die Verschiebung eines vorhandenen Gleises sowie geringfügige Änderungen an sonstigen Anlagen. Gerade in Bezug auf den PFA 1.1 handelt es sich offensichtlich um eine Planungsalternative mit einer sehr geringen Eingriffsintensität.

Mit der Nullvariante ließe sich hingegen keine Verbesserung des regionalen Nahverkehrs auf der zentralen Schienenverkehrsachse in Nordrhein-Westfalen erreichen, da ohne eine Entzerrung der verschiedenen Verkehrsarten sich diese gegenseitig weiter blockieren und eine weitere Verdichtung bzw. Beschleunigung verhindern würden. Eine Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr ist in Hinblick auf den sehr hohen Verdichtungsgrad im Rhein-Ruhr-Gebiet jedoch dringend erforderlich. Die Nullvariante scheidet demnach aus.

#### Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Da es sich bei dem Vorhaben im PFA 1.1 um den Umbau eines bestehenden Schienenweges handelt, kommt es projektbedingt nicht zur Schaffung bzw. Verstärkung einer Barriere für soziale Beziehungen über die Verkehrsachse hinweg. Relevant sind in Hinblick auf die Bevölkerung sowie die menschliche Gesundheit insbesondere die Schall-

und Erschütterungsemissionen. Relevante Erhöhungen sonstiger Emissionen bzw. der Unfallgefahr sind infolge des Vorhabens dagegen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Erschütterungen ist im Untersuchungsgebiet eine starke Vorbelastungen durch die vorhandenen Gleisanlagen der Strecken 2650 und 2670 festzustellen. Eine wesentliche Änderung, d.h. eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Vergleich zum Planfall ohne Vorhaben (Prognose-Nullfall) um mehr als 25 %, ist in keinem Fall festzustellen. An einigen Gebäuden kommt es zu einer Verminderung der Erschütterungsimmissionen durch die Verlagerung des Güterverkehrs.

Durch den Betrieb des RRX werden in den Abschnitten, die von wesentlichen Änderungen des Schienenweges betroffen sind, an 18 Gebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Hierdurch werden 63 Schutzfälle ausgelöst. In den Bereichen, in denen keine Baumaßnahmen stattfinden, die als wesentliche Änderung des Schienenweges angesprochen werden können, werden an einem Gebäude nachts Werte über 60 dB (A) überschritten und vorhabensbedingt weiter erhöht. Bezieht man die Emissionen anderer wesentlicher Lärmquellen, wie wichtige Zubringer und Bundesstraßen, mit ein und summiert man diese Pegel, so ergibt sich für ein weiteres Gebäude eine Grenzwertüberschreitung innerhalb des gesundheitsgefährdenden Bereiches.

#### Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Im vom Vorhaben betroffenen Raum finden sich größtenteils dicht besiedelte, naturferne Bereiche. Die Trasse wird meist durch kleinere, lineare Gehölzstrukturen, stellenweise auch durch Ruderalpflanzen begleitet. Nördlich des Bahnhofs Köln-Stammheim treten landwirtschaftlich genutzte Offenlandflächen mit linearen Gehölzstrukturen und flächigen Feldgehölzen hinzu. Besondere, wertgebende Pflanzen sind nicht vorhanden. Faunistisch ist das Vorkommen der blauflügeligen Ödlandschrecke hervorzuheben.

In räumlicher Nähe zum Ausbaivorhaben siedelt nachweislich eine Population der Zauneidechse. Es besteht Übereinstimmung zwischen der Vorhabenträgerin sowie der Unteren und Höheren Landschaftsbehörde, dass die nachgewiesene Population durch die Ausbaumaßnahmen nicht unmittelbar berührt wird. Soweit im Verfahren Unstimmigkeiten zwischen den Gutachtern der Vorhabenträgerin und den Landschaftsbehörden zur Möglichkeit weiterer Vorkommen im Ausbaubereich festzustellen waren, können diese nunmehr als ausgeräumt angesehen werden. Die von der ULB als potenziell geeignet angesehene Flächen haben durch die fortgeschrittene Sukzession zwischenzeitlich ihre Lebensraumseignung vollständig eingebüßt. Die beiden verbleibenden, potenziellen Reptilienflächen wurden hinsichtlich möglicher Reptilienvorkommen untersucht. Das Ergebnis war negativ.

Die Avifauna beschränkt sich auf ubiquitäre, häufige Arten, die im übrigen durch das Vorhaben nicht maßgeblich beeinträchtigt werden.

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch das Vorhaben nicht verletzt.

Durch das Vorhaben gehen Biotoptypen von allgemeiner Bedeutung dauerhaft oder temporär durch die Anlage von Rettungswegen, Baustraßen, Baustreifen und Baustelleneinrichtungsf lächen auf einer Fläche von 0,4 ha verloren. Der Verlust von wertgebenden Funktionsräumen wird fast vollständig vermieden.

### Auswirkungen auf den Boden

Im Bereich des PFA 1.1 sind alle vorkommenden Böden wegen ihrer hohen bzw. sehr hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit schutzwürdig. Allerdings sind die Böden im Gebiet durch die intensive Zersiedelung sowie sonstige intensive Nutzungen als stark vorbelastet zu betrachten.

Durch das Vorhaben werden insgesamt 0,84 ha in Anspruch genommen. Davon sind 0,38 ha bereits versiegelt, so dass vorhabensbedingt von einer Neuversiegelung auf einer Fläche von 0,45 ha auszugehen ist. Im Planungsverlauf wurde die ursprünglich veranschlagte Inanspruchnahme des Schutzgutes Boden durch den Verzicht auf einen Rettungsweg nochmals reduziert.

Das Vorhaben tangiert im südlichen Ausbaubereich mehrere Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen.

### Auswirkungen auf das Wasser

Das einzige Fließgewässer im Ausbaubereich ist der Flebach, der im Untersuchungsgebiet allerdings verrohrt verläuft und als vollständig verändert (Gewässerstrukturgüteklasse 7) eingestuft ist. Negative Auswirkungen auf dieses Fließgewässer sind nicht zu erwarten. Stillgewässer existieren im Untersuchungsgebiet nicht.

Der Grundwasserflurabstand liegt im Ausbaubereich zwischen 14 m und 11 m Tiefe. Es handelt sich um einen Grundwasserleiter mit ergiebigen bis sehr ergiebigen Grundwasservorkommen mit einer hohen Verschmutzungsempfindlichkeit. Die bestehende Nutzungsstruktur des Raumes mit großflächigen Versiegelungen wirkt als Vorbelastung.

Auswirkungen auf das Grundwasser sind durch die Nettoneuversiegelung von 0,45 ha gegeben. Allerdings handelt es sich dabei zum einen nicht um eine komplette Versiegelung, da die betreffenden Flächen mit wassergebundener Decke angelegt werden und daher mindestens teilweise durchsickert werden und zum anderen punktuell angeordnet und von

versickerungsfähigen Bereichen umgeben sind, was insgesamt eine relativ geringe Reduzierung der Grundwasserneubildung bewirkt. Die Grundwasserdargebotsfunktion wird nicht erheblich beeinträchtigt.

#### Auswirkungen auf Klima/ Luft

Das Umfeld des Vorhabens ist in lufthygienischer sowie bioklimatischer Hinsicht weitgehend als Belastungsraum einzustufen. Im Untersuchungsgebiet tragen vor allem die Grünflächen zwischen der Bahnlinie und der BAB A 3 zur Durchlüftung bei. Bedeutende Luftaustauschbahnen fehlen. Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Klima/Luft sind im PFA 1.1 dennoch nicht gegeben, da nur ein geringer Verlust von Gehölzstrukturen erfolgt und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder Gehölze angepflanzt werden. Die Inanspruchnahme von Offenland ist aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme klimatisch nicht wirksam.

#### Auswirkungen auf die Landschaft

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet wird im Wesentlichen durch städtische und gewerbliche Bebauung geprägt. Auch in den nördlich anschließenden Freiräumen sind die Sichtbeziehungen wegen der linearen Gehölzriegel nur kleinräumig gegeben. Der Erholungswert des Untersuchungsgebietes ist als gering anzusehen. Der Raum wird nicht intensiv zu Erholungszwecken genutzt. Der vorhabensbedingte Verlust von Gehölzstrukturen führt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des vorherrschenden Raumeindrucks und damit nicht zu einem Verlust der Eigenart der Landschaft.

#### Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Denkmale, Bodendenkmale oder sonstige erhaltenswerte historische Bereiche bzw. Objekte sind im PFA 1.1 nicht vorhanden bzw. werden durch das Vorhaben nicht betroffen. Nachteilige Umweltauswirkungen in Hinblick auf Kulturgüter sind daher nicht gegeben.

#### Auswirkungen, die durch Wechselwirkungen hervorgerufen werden

Zusätzliche oder verstärkte Auswirkungen, die durch die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern bzw. Wirkungspfaden hervorgerufen werden, sind nicht erkennbar.

#### Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung sowie zum Ausgleich und Ersatz

Zur Verhinderung der Lärmimmissionen wird als aktive Schallschutzmaßnahme das besonders überwachte Gleis auf der Strecke 2650 von km 6,750 - 7,095 sowie auf der



Strecke 2670 von Kilometer 7,125 - 7,505 angeordnet. 18 Gebäude erhalten passiven Schallschutz.

Potenziell negative Auswirkungen des Vorhabens werden durch eine Reihe von Maßnahmen vermieden und vermindert:

Dazu gehören Maßnahmen zum Schutz des Oberbodens, zur Rekultivierung der Bodenmassen, zum ordnungsgemäßen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, die Anlage von Zäunen nach RAS-LP 4 sowie von Reptilienschutzzäunen und ein artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf. Die Maßnahmen werden durch eine Umweltfachliche Bauüberwachung überwacht (V1 - V7). Die vergleichsweise geringen Biotopverluste werden durch die Anpflanzung von Sträuchern und Gehölzen sowie die Anlage von ruderalen, trockenen Saumstrukturen ausgeglichen bzw. ersetzt (A 1, A2, E3). Rettungswege werden mit wassergebundener Decke angelegt.

#### **B.4.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG**

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (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, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

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

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

Für die Bewertung der festgestellten Umweltauswirkungen sind die rechtlichen Vorgaben des jeweiligen Fachrechtes ausschlaggebend. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit ist vorliegend insbesondere auf die 16. BImSchV abzustellen. Mit dem Vorhaben ist eine wesentliche Änderung des Schienenweges im gesamten Planfeststellungsabschnitt verbunden. Maßgeblich sind daher die Grenzwerte der 16. BImSchV. Diese werden in 63 Fällen überschritten. Die Überschreitungen werden durch die aktive Schallschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises sowie passive Schallschutzmaßnahmen kompensiert. Die verbleibenden Auswirkungen sind als hinnehmbar einzustufen. Entscheidungserhebliche, durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Erschütterungen sind nicht zu erwarten.

Das Vorhaben ist naturschutzrechtlich als Eingriff zu bewerten, der allerdings vollständig kompensierbar (ausgleichbar bzw. ersetzbar) ist. Das Ausgleichskonzept trägt insoweit auch den Anforderungen der Baumschutzsatzung Rechnung. Artenschutzrechtliche Verbotverletzungen können durch die mit diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen wirksam ausgeschlossen werden. Sonstige fachrechtliche Vorgaben führen zu Nebenbestimmungen, die sich auf Berichtspflichten, Detailuntersuchungen sowie Schutzmaßnahmen beziehen. Bei ordnungsgemäßer Durchführung dieser Maßnahmen erreichen die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG nicht den Charakter einer entscheidungserheblichen, nachteiligen Umweltauswirkung.

In Relation zu dem mit dem Vorhaben verfolgten Zweck stellt die vorgelegte Planung eine hinsichtlich der baulichen Intensität maßvolle Planungsalternative dar, die insbesondere im vorliegenden Abschnitt nur eine geringe Auswirkungsintensität auf die Schutzgüter nach UVPG erreicht. Dies belegt insbesondere der Vergleich mit der ursprünglich vorgesehenen Planung. Von dieser Einschätzung sind lediglich die zusätzlichen Lärmemissionen auszunehmen, die jedoch mit dem planerisch verfolgten Ziel einer Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene zwangsläufig verbunden sind und mit den festgesetzten Schutzmaßnahmen wirksam minimiert werden können. Insgesamt ist das Vorhaben im wesentlichen als umweltverträglich einzustufen.

## **B.5 Materieil-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.5.1 Planrechtfertigung**

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

Rechte Dritter und die Umwelt für die jeweilige konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig.

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

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

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

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

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

Maßgebend sind auch Verkehrsinteressen mit Bezug auf andere Verkehrsträger. Als Rechtfertigungsgründe für Eisenbahnplanvorhaben gelten die im Vergleich zum Straßenverkehr geringere Umweltbelastung durch die Eisenbahn, die bessere Energieausnutzung und die Verbesserung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs durch kurze Beförderungszeiten und hohen Beförderungskomfort und durch Verkürzung der Fahrstrecken, denen gegenüber Einzelheiten der Kosten-Nutzen-Relation unberücksichtigt bleiben können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.07.1990 - 4 C 26/87) sowie die Vermehrung der Beförderungskapazität im Interesse einer Reduktion des Individualverkehrs als wichtige, etwa für S-Bahn-Vorhaben bereits für sich ausreichende Gründe für die Rechtfertigung der Planung neuer Schnellbahntrassen (vgl. VGH München, Urteil vom 21.02.1995 - 20 A 93.40080).

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

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

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

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

Für Vorhabenbereiche, die nicht Gegenstand des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind:

Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) soll das Angebot im schnellen Regionalverkehr auf der Schiene in der Metropolregion Rhein-Ruhr deutlich verbessert werden.

Das bisherige Regional-Express-Angebot besteht aus Linien im Stundentakt, die weder untereinander vertaktet sind, noch gesamthaft durch den Kernkorridor Dortmund–Köln geführt werden. Darüber hinaus besteht trotz hoher Nachfrage bei stark überfüllten Zügen nur ein geringes Angebot im Kernkorridor wegen mangelnder Kapazität der bestehenden Schienenwege. Es gibt wenige Direktverbindungen, jedoch eine hohe Verspätungsanfälligkeit aufgrund der Mischnutzung der Schienenwege durch Fernverkehr, Regionalexpress sowie S-Bahn und Schienengüterverkehr. Die Parallelführung des Schienenpersonenfernverkehrs führt auch zu fahrplanbedingten Taktabweichungen im Fernverkehr.

Durch den beantragten Ausbau der Infrastruktur kann im Rahmen der Einrichtung des Rhein-Ruhr-Express auf der Kernstrecke zwischen Dortmund und Köln das Angebot auf vier durchgehende Verbindungen pro Stunde erweitert werden. Es kann eine dringend benötigte Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt eingeführt werden, wobei zugleich attraktive Reisezeiten und ein hohes Pünktlichkeitsniveau erreicht werden. Die bevölkerungsreichen regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet werden durch das Vorhaben besser miteinander verbunden. Durch die Durchbindung in die Außenäste mit den Endpunkten Münster, Minden, Emmerich, Köln/Bonn Flughafen, Aachen und Koblenz werden von fast allen Landesteilen umsteigefreie Verbindungen zur Rhein-Ruhr-Achse bestehen. Dies stellt eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsangebots auf der Schiene im Land Nordrhein Westfalen dar. Die mit Schaffung des RRX verfolgten Ziele können jedoch nicht mit der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden. Die Erweiterung der Infrastruktur durch das beantragte Vorhaben ist zur Erreichung dieser Ziele erforderlich.

Insbesondere ist die Ausbaustrecke Düsseldorf–Duisburg im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993, zuletzt geändert am 31. Oktober 2006) als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter 1. b) lfd. Nr. 20 enthalten. Diese ist zwar nicht Gegenstand des hier beantragten Vorhabens, steht mit diesem als Teil des Gesamtvorhabens Streckenausbau zur Einrichtung des Rhein-Ruhr-Express aber in einem engen Zusammenhang und zeigt auch die besondere Bedeutung des Schienenverkehrs auf der Strecke Dortmund–Köln.

Die Knoten Köln und Dortmund sind im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993, zuletzt geändert am 31. Oktober 2006) als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter 1. b) lfd. Nr. 28 enthalten. Sie sind auch im Bundesverkehrswegeplan 2003 als neue Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter 7.2.1.2 Tabelle 13 lfd. Nr. 26 aufgeführt. Zwar sind auch diese Knoten nicht Gegenstand des hier beantragten Vorhabens. Sie stehen aber mit dem Gesamtvorhaben Streckenausbau zur Einrichtung des Rhein-Ruhr-Express in engem Zusammenhang und heben die große Bedeutung des Schienenverkehrs auf der Strecke Dortmund–Köln hervor.

Die Planung dient folglich dem Allgemeinwohlinteresse an einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene und ist damit im Sinne des Fachplanungsrechtes vernünftigerweise geboten.

### **B.5.2 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 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 der Vorhabenträgerin. 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 kön-

nen selbst einzelne Bauwerke (eine Brücke, ein Stellwerk, ein Tunnel usw.) zulässigerweise einen selbständigen Abschnitt bilden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.02.1996 - 4 A 42/95, UPR 1996, 235; Vallendar in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2006, Rn. 146 zu § 18 AEG).

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

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

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

Planfeststellungsabschnitte des Gesamtvorhabens

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

Planfeststellungsbereich 1 Köln-Mülheim - Langenfeld-Berghausen

PFA 1.1 Köln Mülheim Gbf - Köln-Stammheim

PFA 1.2 Leverkusen-Chempark (ehem. Bayerwerk) - Leverkusen-Küppersteg

PFA 1.3 Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld-Berghausen

Planfeststellungsbereich 2 Düsseldorf-Hellerhof – Düsseldorf Wehrhahn

PFA 2.0 Düsseldorf-Hellerhof - Abzweig Lierenfeld (neu)

PFA 2.1 Düsseldorf-Oberbilk – Düsseldorf Wehrhahn

Planfeststellungsbereich 3 Düsseldorf Zoo - Duisburg Abzweig Kaiserberg

PFA 3.0 Düsseldorf Zoo - Düsseldorf-Unterrath

PFA 3.1 Düsseldorf Flughafen - Angermund

PFA 3.2 Duisburg-Rahm - Duisburg Hbf Südkopf

PFA 3.3 Duisburg Hbf Nordkopf - 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 (ursprgl. PFA 5.0, 5.1, 5.3)

PFA 5b Stadtgebiet Bochum (ursprgl. PFA 5.2, 5.4)

Planfeststellungsbereich 6 Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund-Eving

PFA 6.0 Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund Hbf - Dortmund Bbf

Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 verläuft auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Köln.

Die südliche Grenze des Planfeststellungsabschnitts 1.1 befindet sich im Bahnhof Köln-Mülheim auf dem Gebiet der Stadt Köln, unmittelbar im Anschluss an das Kreuzungsbauwerk, mit dem die Strecke 2670 (S-Bahn) über die Strecke 2650 (Fernbahn) geführt wird. Die nördliche Grenze des PFA fällt zusammen mit der Grenze zwischen der Stadt Köln und der Stadt Leverkusen.



Der PFA 1.1 beginnt in km 5,400 der Strecke 2650 und endet in km 9,720 der Strecke 2650. Er hat eine Länge von ca. 5210 Metern. Der Unterschied der Gesamtlänge zu den Kilometerangaben erklärt sich durch zwei Kilometrierungssprünge im Verlauf der Strecke 2650 in diesem Abschnitt.

Dieser Bereich ist zunächst geprägt durch Eisenbahnverkehrsanlagen, die sich im Anschluss an den Bahnhof Köln-Mülheim Gbf in unterschiedlichen Ebenen höhenfrei kreuzen. Nachdem alle Strecken entflochten sind, verlaufen ab der Kreuzung mit dem Autobahnzubringer (s. Bl. 10, ca. km 6,660 der Strecke 2650) die beiden Strecken 2650 (Fernbahn) und 2670 (S-Bahn) nahezu parallel in nördlicher Richtung. Der durchfahrene Bereich kann als städtischer bzw. vorstädtischer Raum charakterisiert werden. Er besteht aus überwiegend ebenem Gelände, das zu Anfang durch die Vielzahl der Kreuzungsbauwerke für die verschiedenen Verkehrsanlagen gekennzeichnet ist und dort das Bild eines bewegten Geländes abgibt.

### **B.5.3 Variantenentscheidung**

#### **B.5.3.1 Vorbemerkung**

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

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

Nach dem Verzicht auf die projektierte Magnetschwebebahn Metrorapid zwischen Dortmund und Düsseldorf hat die Landesregierung gemeinsam mit der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG den RRX als innovatives Verkehrssystem in der Rad/Schiene-Technik entwickelt. Der Bund hat im Herbst 2006 dazu eine Realisierungsstudie vorgelegt und anerkannt, den RRX als Infrastrukturprojekt des Bundes zu finanzieren. Der Teilabschnitt des Projektes von Düsseldorf nach Dortmund wurde in die Anlage zu § 18e Abs. 1 AEG als Schienenweg mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes aufgenommen (BGBl. I 2006, 2835).

### **B.5.3.2 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. Eine immer zur Wahl stehende Alternative ist es, das Vorhaben nicht zu verwirklichen. Neben dieser Nullvariante, von deren Betrachtung auch eine gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht entbindet, sind sonstige Alternativen (etwa Trassenvarianten) dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

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

### **B.5.3.3 Variantenentscheidung**

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

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

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

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

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

#### **B.5.4 Raumordnung und Landesplanung**

Das Vorhaben entspricht den landes- und regionalplanerischen Zielen für den Schienen- und Linienverkehr (vgl. Abschnitt 8.1 Verkehr und Transport, insbesondere Ziel 8.1-11, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, Entwurf, Stand 25.06.2013).

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

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.

#### **B.5.5 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 verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht ermit-

telt 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).

Grundlage der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen ist das Mengengerüst für den Prognosehorizont, wie er der Bewertung der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegt. Der Bundesverkehrswegeplan mit dem bisherigen 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.

Trotz der aktualisierten Zugzahlen des Fernverkehrs ergibt sich für das Projekt Rhein-Ruhr-Express keine Änderung des Infrastrukturbedarfs. Auch die bekannten Änderungen im Nahverkehr führen weder zu Einsparungen noch zu Mehrbedarf bei der Infrastruktur. Die RRX-Infrastruktur im Planfall RRX ist aufwärtskompatibel und kann auch gegenüber der Bundesprognose höhere Zugzahlen aufnehmen.

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 (Anlage 2 der Planunterlagen) verwiesen.

In Anlage 20.1 der Planunterlagen ist außerdem die Kurzfassung des Schlussberichtes über die Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr- Express in Nordrhein-

Westfalen enthalten; dieser Bericht wurde von der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Basler Straße 115, 79115 Freiburg im Breisgau, der Intraplan Consult GmbH, Orleansplatz 5a, 81667 München, und der sma und Partner AG, Unternehmens-, Verkehrs- und Betriebsplaner, Gubelstraße 28, 8050 Zürich im November 2006 erstellt.

Anlage 20.2 enthält den Bericht über die Auswirkungen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit dem Prognosehorizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX, der ebenfalls von sma und Partner AG erstellt und am 06.04.2001 abgeschlossen wurde.

### **B.5.6 Schallschutz**

Im Rahmen der Planung zu den Baumaßnahmen Rhein-Ruhr-Express im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 ist eine Schalltechnische Untersuchung für Schienenverkehrslärm für den Bereich von km 5,40 bis km 9,72 (Kilometrierung in der Schalltechnischen Untersuchung bezogen auf die Strecke 2650) zu erstellen. Unter Berücksichtigung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird demnach geprüft, ob Lärmschutzansprüche in den Anliegerbereichen der Baumaßnahme vorliegen. Aufgabe der Untersuchung ist die Berechnung der Emissions- und Immissionspegel, der Vergleich der Immissionswerte mit den gesetzlichen Grenzwerten sowie die Dimensionierung notwendiger Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art.

Grundlage der Untersuchung ist das perspektivische Betriebsprogramm 2025 der DB Netz AG.

Mit dem geplanten Umbau der Gleisanlagen zwischen km 5,58 bis km 7,50 und km 9,50 bis km 9,72 handelt es sich durch die Linienverbesserung (Achsverschiebung) der durchgehenden Hauptgleise um einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung – (§ 1 Abs. 2 S. 21 Nr. 2 der 16. BImSchV).

Für den Schutz vor Lärm bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Schienenweges ergeben sich die rechtlichen Anforderungen aus den §§ 41 – 43 und 50 BImSchG sowie aus der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und der 24. BImSchV (Verkehrsweg-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

#### **B.5.6.1 Planerischer Schallschutz**

Die Trassierung eines Schienenweges soll gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen verhindert werden (planerischer Lärmschutz). Die Planung für den Bau des PFA 1.1 wird insoweit dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG gerecht, indem durch die Bündelung mit der bestehenden Strecken eine Verlärmung neuer, bislang un- oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

#### **B.5.6.2 Aktiver Lärmschutz**

Da die Linienverbesserung neben der vorhandenen Strecke zu einer Erhöhung der Lärmbelastung in der Nachbarschaft der Schienenwege gegenüber der Vorbelastung führen würde, kommt der Zurückhaltung und Reduzierung der von dem Eisenbahnverkehr ausgehenden Lärmimmissionen durch technische Vorkehrungen im Bereich der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) besondere Bedeutung zu. § 41 Abs. 1 BImSchG fordert, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sichergestellt wird, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

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

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

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

Vorbelastungen bleiben dabei grundsätzlich unberücksichtigt. Allerdings gehen bei einer wesentlichen Änderung die gesamten Verkehrsgeräusche des geänderten Verkehrsweges in die Berechnung ein, nicht nur die durch die Änderung bewirkten zusätzlichen Geräusche. Das Zuführungsgleis und die bestehende Strecke werden als ein einziger Verkehrsweg wahrgenommen, die unterschiedlichen Funktionen der beiden Strecken sind nicht entscheidend. Entsprechend der Berechnungsvorschrift wurde der Beurteilungspegel zunächst für

die einzelnen Gleise errechnet. Da es sich um einen mehrgleisigen Schienenweg handelt, wurden dann die Werte der einzelnen Gleise zu einem Beurteilungspegel der einzelnen Strecken und schließlich zu einem Gesamtbeurteilungspegel zusammengefasst. An der bestehenden und eine erhebliche Lärmbelastung verursachenden Strecke, an der (im Grunde genommen) keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke führen könnten, wird als Folge der gemeinsamen Betrachtung mit dem neuen Zuführungsgleis also auch eine Lärmsanierung vorgenommen.

Der aktive Lärmschutz hat Vorrang vor dem passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz kann aber unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen an dem Schienenweg außer Verhältnis zu den angestrebten Schutzzweck stehen ( § 41 Abs. 2 BImSchG). Aktiver Lärmschutz kann auch unterbleiben, wenn Anlagen zum Lärmschutz mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Unter Schutzzweck ist eine Reduzierung des Verkehrslärms auf das mit Rücksicht auf die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen zumutbare Maß an Lärmimmissionen (entsprechend § 2 der 16. BImSchV) zu verstehen. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Lärmschutzmaßnahmen ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung der Schallschutzmaßnahmen ist im Abschnitt über die Konzeption des Schallschutzes enthalten.

### **B 5.6.3 Passiver Schallschutz**

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

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



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

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

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

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

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

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 16 der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

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

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

- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

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

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist die Vorhabenträgerin. Sie ist Adressatin einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Die Vorhabenträgerin hat mit Beginn der Vorhabendurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen.

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

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

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

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

#### **B.5.6.4 Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen**

Können die Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

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

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlage, wie z. B. Balkone, Loggien, Terrassen, so genannter 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. Freiflächen sind gegenüber Verkehrslärm nicht allein deswegen schutzbedürftig, weil die gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Vielmehr müssen sie darüber hinaus zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988 - 4 C 11/97, NVwZ 1989, 255).

Ein Außenwohnbereich liegt insbesondere nicht vor bei

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

Die Zumutbarkeitsgrenze ist entsprechend der 16. BImSchV zu bestimmen. Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen. Der Beurteilungspegel ist nach der 16. BImSchV zu berechnen.

Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, so hat die Vorhabenträgerin unverzüglich durch Gutachten entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinie zu ermitteln, wie hoch die Wertminderung zu bewerten ist. Hierüber muss sie eine Regelung im Planergänzungsverfahren beantragen.

#### **B.5.6.5 Konzeption des Schallschutzes**

Im Rahmen der Planfeststellung zum Bau des RRX, PFA 1.1 wurden schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen durchgeführt.

##### **B.5.6.5.1 Schalltechnisch untersuchte Varianten**

Aufgrund der relativ stark frequentierten durchgehenden Streckengleise der Strecken 2650 und 2670 wurde im Vorfeld die gesamte Lärmsituation im Korridor betrachtet.

Im Vorfeld wird daher die Vorbelastung und die Auswirkungen des Neubaus bei Überlagerung aller Emissionsquellen ermittelt. Die Belastungen können zu erheblichen Belästigungen oder gar zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne § 3 Abs. 1 BImSchG führen

Im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen liegt derzeit noch keine eindeutige Rechtsprechung vor. Die Aussagen variieren für den Tag zwischen 70 dB(A) und 75 dB(A) und für den Nachtzeitraum zwischen 60 dB(A) und 65 dB(A). Zur Feststellung der gesamten Lärmsituation im Untersuchungsraum wurde daher eine Summenpegelbildung aller schallerzeugenden Quellen durchgeführt.

### **Schutzabschnitt 2 rdB: Wohngebiet Triberger Weg km 6,6+100 bis km 6,6+470**

Der Schutzabschnitt 2 (Wohngebiet) liegt östlich der Strecke 2650 entlang des Höhenhauser Rings.

Die Bebauung besteht überwiegend aus 2 - 3-stöckigen Gebäuden, die in einer Entfernung von ca. 17 - 350 m zum nächstgelegenen Gleis liegen.

Im Ergebnis der Berechnungen liegt an 6 Gebäuden (9 Wohneinheiten) eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Tag- und Nachtzeitraum vor. Für diesen Schutzabschnitt bahnrechts wurden insgesamt 18 Schutzfälle ermittelt.

An 8 von 9 Wohneinheiten/Nutzungseinheiten liegt bereits im Bestandsfall eine erhebliche Vorbelastung durch Überschreitung von 60 dB(A) im Nachtzeitraum vor.

Es wurden 17 Schallschutzvarianten mit SSW-Höhen von 2 - 9 m untersucht.

Zum Vollschutz aller von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden/Wohneinheiten ist eine 355 m lange SSW von maximal 9 m Höhe über Schienenoberkante (SOK) oder eine 345 m lange und 8 m hohe Schallschutzwand in Kombination mit dem „besonders überwachten Gleis“ notwendig.

Konstruktiv bedingt scheiden die Schallschutzvarianten über 6 m Höhe aus, so dass erst der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand (SSW) den bestmöglichen Schutz der Betroffenen darstellen kann. Mit dieser Variante verbleiben allerdings weiterhin 9 ungelöste Schutz-

fälle bei Kosten von 105.611 € pro gelöstem Schutzfall. Mit einer 6 m hohen SSW von 325 m Länge, angepasst an die bestehende SSW in Kombination mit dem Einsatz des „besonders überwachten Gleises“ viergleisig auf 355 m, verbleiben 7 ungelöste Schutzfälle (6 Gebäude) bei Kosten von 94.636 € pro gelöstem Schutzfall.

Vor dem Hintergrund, dass die bauliche Veränderung an den Gleisen allein keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV auslöst, sondern erst die mit dem Ausbau verbundene Zugumverteilung, und dass erst ab einer 4 m hohen Wand ein Schutzfall gelöst wird, stehen die Kosten für den Bau einer höheren Wand als im Bestand vorhanden hier außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Mit dem Bau der 6 m hohen Wände werden zwar Schutzfälle gelöst und die Pegel gemindert, aber die Anzahl der betroffenen Gebäude nicht reduziert.

Als Vorzugsvariante wird das „besonders überwachte Gleis“ viergleisig auf 355 m vorgeschlagen, somit wird eine mittlere Pegelreduktion im Tag- und Nachtzeitraum von 2 dB(A) erreicht und die Anzahl der Vorbelastungen durch Überschreitung von 60 dB(A) im Nachtzeitraum auf 7 Wohneinheiten reduziert.

Die verbleibenden Restbetroffenheiten an 6 Gebäuden (9 Wohneinheiten am Triberger Weg 36a, 28, 26, 14a, 10 und Solothurner Weg 8) haben dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen und sind dementsprechend zu schützen.

### **Schutzabschnitt 2 IdB: Mischgebiet Steinkauler Straße km 6,000 bis km 7,500**

Der Schutzabschnitt 2 (Mischgebiet) liegt westlich der Strecke 2670 entlang der parallel zu den Gleisen verlaufenden Steinkauler Straße.

Die Bebauung besteht aus 3 - 6-stöckigen Gebäuden, die in einer Entfernung von ca. 100 - 450 m zum nächstgelegenen Gleis liegen.

Im Ergebnis der Berechnungen liegt für 12 Gebäude (45 Wohneinheiten) eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum von maximal 8 dB(A) vor.

Für den Schutzabschnitt 2 bahnlinks wurden insgesamt 45 Schutzfälle ermittelt. An 8 von 45 WE liegt bereits im Bestandsfall (Prognosehorizont 2025 ohne RRX) eine erhebliche Vorbelastung durch Überschreitung von 60 dB(A) im Nachtzeitraum vor.

Es wurden 21 Schallschutzvarianten mit SSW-Höhen von 2 - 10 m untersucht.

Mit einer 10 m hohen Schallschutzwand von 380 m Länge von km 7,125 bis 7,505 (bezogen auf die Strecke 2670) werden alle Immissionsgrenzwerte eingehalten und somit der Vollschutz erreicht. Alternativ erreicht auch eine 369 m lange Schallschutzwand mit Maximalhöhen von 10 m und in Kombination mit dem Einsatz des „besonders überwachten Gleises“ (BüG) auf 3 Gleisen (2670, 2658) die gleiche Schutzwirkung. Aus technisch konstruktiven Gründen ist jedoch der Bau einer Schallschutzwand über 6 m Höhe nicht realisierbar.

Mit dem Bau einer 2 m, 3 m oder 4 m hohen Schallschutzwand wird keine effektive Schutzwirkung der betroffenen Wohneinheiten erzielt. Es wird kein Schutzfall gelöst, es verbleiben weiterhin 12 Gebäude (45 WE) mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Nachtzeitraum.

Im Bereich der Brücke Berliner Straße ist die vorhandene Brückenkonstruktion nicht tragfähig für den Bau einer Schallschutzwand, so dass in diesem Bereich ein kostenintensives Sonderbauwerk (von mindestens einer halben Million Euro Mehrkosten) zusätzlich erforderlich wäre. Somit kann erst der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand beginnend ab km 7,2 (Strecke 2670) den technisch bestmöglichen Schutz der Betroffenen darstellen. Mit dieser Variante verbleiben weiterhin 41 ungelöste Schutzfälle bei Kosten von 207.275 € pro gelöstem Schutzfall.

Mit dem Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand und dem Einsatz vom dreigleisigen besonders überwachten Gleis (Strecke 2670 und 2658) von km 7,505 (bezogen auf Strecke 2670) verbleiben 39 ungelöste Schutzfälle bei Kosten von 164.867 € pro gelöstem Schutzfall (statt 207.275 € pro gelösten Schutzfall bei 6 m Höhe auf 380 m) und es wird eine mittlere Pegelreduktion von 4 dB(A) nachts erreicht.

Vor dem Hintergrund, dass die bauliche Veränderung an den Gleisen alleine keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV auslöst, sondern erst die mit dem Ausbau verbundene Zugumverteilung, und dass erst ab einer 5 m hohen Wand ein Schutzfall gelöst wird, stehen die Kosten für den Bau einer Wand hier außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Mit dem Bau der 6 m hohen Wand werden zwar Schutzfälle gelöst und die Pegel gemindert, aber die Anzahl der betroffenen Gebäude nicht reduziert. Zudem kann die Überschreitung der 60 dB(A) für alle Gebäude nur verhindert werden, wenn die Schallschutzwand nicht vor der Brücke endet. Somit ist die schalltechnische Effektivität einer technisch baubaren Wand in diesem Abschnitt nicht gegeben und es wird keine angemessene Schutzwirkung erreicht.

Als Vorzugsvariante wird das besonders überwachte Gleis auf 3 Gleisen (2670, 2658) über eine Länge von 380 m vorgeschlagen. Somit wird eine mittlere Pegelreduktion im Nachtzeitraum von 1 dB(A) erreicht und die Anzahl der Vorbelastungen durch Überschreitung von 60 dB(A) im Nachtzeitraum auf 6 Wohneinheiten reduziert.

Die verbleibenden Restbetroffenheiten an 12 Gebäuden (45 Wohneinheiten in der Steinkauler Straße 1, 3, 5, 7, 9, 11, 19, 23, 25, 31, 35 und Berliner Straße 143) haben Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen und sind dementsprechend zu schützen.

### **B.5.7 Erschütterungsschutz**

Die erschütterungstechnischen Beweissicherungsmessungen sind geboten, um der Planfeststellungsbehörde die von ihr zu treffende Entscheidung zu ermöglichen, welche Gebäude Anspruch auf die Festsetzung von Schutzvorkehrungen bzw. auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG haben (vgl. HessVGH, Urteil vom 17.11.2011 - 2 C 2165/09.T, S. 89 f.).

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

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

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

Von der bestehenden Bahnstrecke gehen Erschütterungen aus, die zu einer Belastungssituation führt, die die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne die Linienverbesserung weiterhin zu dulden hätte. Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Soweit vorhabensbedingte Zunahmen der

Erschütterungen allerdings nicht wahrnehmbar sind, besteht kein Anlass, diese unwesentliche Zunahme zu unterbinden.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen hilfsweise herangezogene DIN 4150 Teil 2 kann ausweislich der Anmerkungen unter Abschnitt 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken, hier auf den Strecken 2650 und 2750, nicht unmittelbar angewendet werden. Bewertungsmaßstab für die vorgesehenen Baumaßnahmen ist daher nicht die Einhaltung der in o.g. Norm angegebenen Anhaltswerte, sondern der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d.h. unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen.

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

- die Bodenbeschaffenheit auf den Übertragungsweg,
- die Bauweise der Gebäude,
- die gefahrene Geschwindigkeit,
- der Zustand der Gleise,
- das eingesetzte Wagenmaterial.

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

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

An keinem Ort der Bebauung werden durch den Bau der Zusatzgleise die Anspruchskriterien für die Immissionen aus Erschütterungen überschritten, so dass keine Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur Durchführung von immissionsmindernden Maßnahmen besteht.

Genaue Prognosen sind nur nach entsprechenden Messungen in voraussichtlich als betroffenen anzusehenden Gebäuden möglich. Die Gewissheit über die Betroffenheit der einzelnen



Gebäude kann nur durch eine Messung nach Beendigung der Baumaßnahme erlangt werden.

### **B.5.8 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 sekundären Luftschall findet das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i.V.m. § 3 BImSchG). Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 – 43 (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG). Diese behandeln den Verkehrslärm, dem auch der sekundäre Luftschall zuzuordnen ist.

Nicht anwendbar auf den sekundären Luftschall ist dagegen die 16. BImSchV, da die der Verordnung zugrunde liegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels (Anhang 2 zur 16. BImSchV und Schall 03) die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen. Im Unterschied zum direkten Luftschall bestehen damit für den sekundären Luftschall keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung.

Ebenfalls auf sekundären Luftschall nicht anwendbar sind die Beurteilungskriterien der TA Lärm. Die TA Lärm ist insbesondere zur Anwendung im Einwirkungsbereich von ortfesten gewerblichen Anlagen bestimmt. Sie zielt somit auf den Schutz vor spezifischen Emissionen gewerblicher Betriebe mit lang anhaltender und relativ konstanter Geräuscheinwirkung ab, welche beim Eisenbahnverkehr gerade nicht vorliegen. Für Schienenwege charakteristisch ist der Wechsel zwischen Immissionszeiträumen und Ruhephasen. Es ist demnach insgesamt festzuhalten, dass die TA-Lärm für die Beurteilung sekundärer Luftschall-Verkehrsimmissionen 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 beachtli-

cher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

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

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

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

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

#### Untersuchungen zum sekundären Luftschall

Der Vorhabenträger hat im Zusammenhang mit der erschütterungstechnischen Untersuchung auch Untersuchungen zum sekundären Luftschall durchgeführt und den Planunterlagen zur Information beigegeben.

Als Zumutbarkeitsschwellen werden in Ermangelung einer spezifischen normativen Entscheidung zum sekundären Luftschall die Vorgaben aus der 24. BImSchV für Innenraumpegel (Schlafräume 30 dB(A), Wohnräume 40 dB(A)) als Richtwerte herangezogen. Die Einhaltung dieser Werte wird für den Summenpegel aus primärem und sekundärem Luftschall angestrebt. Die Einhaltung von Zumutbarkeitsschwellen ist zwar nicht gesetzlich geregelt und wird auch von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht gefordert, dient aber dem Schutz der Nachbarschaft.

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

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

### **B.5.9 Elektromagnetische Felder**

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

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

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

Um eine unter Spannung stehende Oberleitung baut sich gegenüber der Schiene und der Erde ein elektrisches Feld auf. Dieses kann unmittelbar unter der Oberleitung bis zu 2 kV/m betragen, es nimmt jedoch quadratisch mit der Entfernung ab. Auch unmittelbar unter der

Oberleitung bei stark frequentierten Strecken werden die Grenzwerte der 26. BImSchV deutlich eingehalten.

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

Dies belegt auch eine mit Einführung der 26. BImSchV vom Eisenbahn-Bundesamt in Auftrag gegebene Studie des Forschungs- und Technologiezentrums München der Deutschen Bahn AG zur Nachweisführung der Grenzwerteinhalten an 15-kV-Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn AG. Im Ergebnis wird dort die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV für den gesamten Bereich der Bahnstromoberleitungen bestätigt, so dass es einer speziellen Einzelnachweisführung für die Baumaßnahmen im PFA 1.1 nicht bedarf. Da die Spannungssituation an jeder Strecke mit Oberleitung gleich ist, erübrigen sich Einzelfallberechnungen.

#### **B.5.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

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

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

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

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

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

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

Die Wasserwerksbetreiber wurden im Verfahren beteiligt.

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

Infolge der Verschiebung des vierten Gleises um 20 cm parallel zur vorhandenen Strecke müssen die Entwässerungsanlagen teilweise neu gebaut oder erweitert werden.

Im PFA 1.1 sind im Bestand Tiefenentwässerungsanlagen (TE) erst ab ca. km 8,880 als Mitentwässerung zwischen den Strecken 2650 und 2670 vorhanden.

Zur Ableitung von Oberflächenwasser auf dem Bahnkörper sind die Querneigungen der Tragschichten und des Planums mit einer Mindestneigung von 1:20 ausgebildet.

Im Bereich der Weichen 249a, 249b und 310 von km 6,782 bis km 7,170 und im Bereich der vorhandenen Schallschutzwand km 9,510 bis km 9,720 erfolgt die Entwässerung des Bahnkörper über ein 5% geneigtes Quergefälle in die parallel zur Strecke geplanten Sickerschlitze gemäß der Ril 836.4602 Bild 15. Das Regenwasser wird dann in den durchlässigen Untergrund versickert. Die Sickerschlitze werden so bemessen, dass sie sowohl das Wasser, das von außen (von den benachbarten Böschungen und aus der Bestandsstrecke) als auch aus dem verschobenen vierten Gleis stammt, aufnimmt.

Da die Durchlässigkeit der Auffüllungen  $k_f \geq 5 \cdot 10^{-6}$  im gesamten PFA 1.1 die Anforderung erfüllt, kann bei einer durchlässigen Tragschicht (KG 2 nach DBS 918062) das Oberflächenwasser versickert werden.

Die Versickerung des Niederschlagswassers trägt zur Grundwasserneubildung bei und entspricht der Forderung des Landeswassergesetzes Nordrhein-Westfalen (§ 51a).

Bestehende Tiefenentwässerungen, soweit sie auf Grund der Trassierung nicht zurückgebaut werden müssen, werden auf ihre Funktionstüchtigkeit geprüft und ggf. instandgesetzt.

### **B.5.11 Naturschutz und Landschaftspflege**

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

Durch die trassennahen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden 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 ermöglicht. Eine über die trassennahen Maßnahmen hinausgehende trassenferne Kompensation ist im PFA 1.1 nicht erforderlich.

Insgesamt beträgt der Maßnahmenumfang 0,37 ha, davon entfallen 0,19 ha auf Ausgleichsmaßnahmen und 0,18 ha auf Ersatzmaßnahmen.

Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weitgehend funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 4a Abs. 2 LG NW kompensierbar.

### **B.5.12 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

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

### **B.5.13 Denkmalschutz**

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

### **B.5.14 Land- und Fortwirtschaft**

*- entfällt -*

### **B.5.15 Brand- und Katastrophenschutz**

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

Die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ findet im Planfeststellungsabschnitt PFA 1.1 Anwendung.

Außerdem sind gemäß Abschnitt 1.2 dieser Richtlinie unabhängig vom Vorliegen eines Neubaus oder einer wesentlichen baulichen Änderung am Schienenweg, die Sicherheitsmaßnahmen für die Selbst- und Fremddrettung, die Brandbekämpfung und die technische Hilfeleistung auslösen können (erster Aufzählungspunkt), die organisatorischen Vorkehrungen und Maßnahmen der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Einsätze der Fremddrettungskräfte zu beachten (zweiter Aufzählungspunkt). Diese organisatorischen Anforderungen sind im Abschnitt 3 der Richtlinie geregelt. Zu beachten sind insbesondere die Anforderungen des Abschnitts 3.3 an die Erstellung und Verteilung von Planunterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz.

### **B.5.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen**

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

### **B.5.17 Straßen, Wege, Zufahrten**

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben bestehen.

Die Baumaßnahme soll unter weitgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes durchgeführt werden. Vollständige Strecken- und Straßensperrungen sollen und können aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung der Strecke nur auf kurze Zeiträume beschränkt bleiben. Entsprechende Umleitungen bzw. Ersatzverkehre werden in Absprache mit den zuständigen Stellen organisiert.

Die aktuelle Bauablaufplanung geht davon aus, dass die Baumaßnahmen in jedem Planfeststellungsabschnitt unabhängig von den Gegebenheiten in den anderen Abschnitten durchgeführt werden können.

Die Verlegung des vierten Gleises neben dem bestehenden Gleis soll ohne vollständige Sperrung des benachbarten Gleises erfolgen, ebenso die dafür erforderlichen vor- und nachlaufenden Bautätigkeiten.

Im Bereich der Baumaßnahme sind vier Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Nach Abschluss der Arbeiten werden die benutzten Flächen in den ursprünglichen Zustand zurück versetzt bzw. als Rettungsweg ausgebaut. Der Zu- und Ablauf der Baustoffe wird über das öffentliche Straßennetz in dieses Baustellensystem erfolgen.

Für nahe gelegene und von der Baumaßnahme betroffene Gebäude, Bauwerke, Straßen, Wege und Kanäle werden Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um eventuelle Veränderung am Bestand zu dokumentieren.

### **B.5.18 EG-Prüfverfahren**

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

### **B.5.19 Abweichungen vom gültigen Regelwerk**



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

#### **B.5.20    UIG, ZIE**

- entfällt -

#### **B.5.21    Kampfmittelbergung**

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

#### **B.5.22    Bauzeitliche Beeinträchtigungen**

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

#### **B.5.23    Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung**

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

Die betroffenen Flächen sind mit ihren jeweiligen Flächeninanspruchnahmen (Art und Umfang) in Anlage 9 ausgewiesen.

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

Die Prüfung hat ergeben, dass durch den festgestellten Plan Rechtspositionen Dritter zum Teil beeinträchtigt werden. Die Durchsetzung des im Interesse der Allgemeinheit notwendigen südlichen Zuführungsgleise überwiegt die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile. Die für die Planung sprechenden, vernünftigen Gründe des Gemeinwohls sprechen für

die Bevorzugung dieses öffentlichen Interesses und für die Zurückstellung einiger privater Belange.

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

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

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

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

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

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

Die Enteignung ist mithin möglich im Hinblick auf alle Flächen, die zur Errichtung der vom Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Betriebsanlagen, d.h. des Schienenwegs ein-

schließlich seiner Nebenanlagen, erforderlich sind. Hierzu gehören auch die nur vorübergehend beanspruchten Flächen zur Baustelleneinrichtung.

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

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

Grundlage der Entscheidung der Enteignungsbehörde sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben. Der Grunderwerbsplan sollte dabei mindestens im Maßstab 1:1000 gefertigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988 - 4 C 1.85, NVwZ 1989, 252). Zeigt sich bei der Bauausführung, dass auf Flächen zugegriffen werden muss, die in den planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen nicht enthalten sind, so ist, falls eine Einigung mit dem Eigentümer scheitert, eine Planänderung nach § 76 VwVfG erforderlich, um die Voraussetzungen der Enteignung (und einer vorzeitigen Besitzeinweisung) zu schaffen.

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

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

## **B.5.24 VV BAU und VV BAU-STE**

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

## **B.5.25 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

### **B.5.25.1 Bezirksregierung Köln – Dezernat 22 – Gefahrenabwehr**

**Kein Az / E-Mail**

**Stellungnahme vom 20.07.2012**

#### **Argument 1**

Gegen die Planfeststellungsverfahren Rhein-Ruhr-Express (RRX) PFA 1.1 (Stadtgebiet Köln) und Rhein-Ruhr-Express (RRX) PFA 1.2 (Stadtgebiet Leverkusen), stehen aus Sicht des Dez. 22 keine Bedenken, wenn die Forderungen der Berufsfeuerwehren Köln und Leverkusen im Verfahren berücksichtigt werden.

#### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln ist beteiligt worden. Die Berufsfeuerwehr Leverkusen ist in diesem Planfeststellungsabschnitt nicht betroffen. Es wird auf die Entscheidung zur Stellungnahme der Stadt Köln hingewiesen.

### **B.5.25.2 Bezirksregierung Köln – Dezernat 51.1**

**Az.: 51.1-9.1.2 K 2/12**

**Stellungnahme vom 04.07.2012**

#### **Argument 1**

Im Bereich des Stadtgebietes Köln besteht noch ein Problem mit dem Artenschutz. Es wird auch auf die Stellungnahme der Stadt Köln verwiesen. Hier ist eine gegenseitige Information und Feinabstimmung am Standort des Zauneidechsenvorkommens in Köln Mülheim an der

Schanzenstraße mit der Unteren Landschaftsbehörde erforderlich. Nur wenn die lokale Population hier nicht gefährdet wird und Vermeidungsmaßnahmen aufgezeigt und umgesetzt werden, kann hier die Genehmigung erfolgen! Vor Planfeststellungsbeschluss ist dieser Punkt im Einvernehmen mit der Unteren Landschaftsbehörde und der Höheren Landschaftsbehörde zu klären.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Erfassung der Reptilien, insbes. der Zauneidechse, erfolgte auf allen geeigneten Habitaten in den Ausbaubereichen des Vorhabens. Im PFA 1.1 sind dies zwei Probeflächen (Unterlage 15.1, S. 46 ff, Unterlage 14.1, S. 28 ff), die zum einen stillgelegten Bahnsteig mit schütterten Ruderalfluren und Gebüschstreifen (R 22) und zum anderen einen schmalen Saum aus trockener, halbruderaler Gras- und Staudenflur, an den ein Gebüsch- und Gehölzsaum angrenzt (R 23), umfassen. Auch bei Kartierungen anderer Tiergruppen wurde auf Reptilien geachtet. Dabei wurde in potenziell geeigneten Biotopen gezielt nachgesucht und geeignete Verstecke wurden kontrolliert. Darüber hinaus wurden z.T. auf den Probeflächen künstliche Verstecke (Dachpappen, Reptilienbleche) ausgebracht (vgl. Unterlage 15.1, S. 47).

Seitens der ULB Köln wurde zu den Probeflächen „Reptilien“ angemerkt, dass deren Auswahl nicht nachvollziehbar ist. Teile des Vorhabensbereiches (BE-Fläche bei Bau-km 8,1), die nicht als Probefläche ausgesucht wurden, erscheinen gem. Aussagen der ULB nach Luftbild als Lebensraum für die Art geeignet. Diese Fläche sowie der Vorhabensbereich insgesamt wurden vom Büro Bosch & Partner daraufhin noch einmal überprüft, ob sie potenziell Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art sein können.

Die Geländebegehung der o.g. BE-Fläche hat ergeben, dass eine Eignung der Fläche als Fortpflanzungsstätte aufgrund der fortgeschrittenen Sukzession (das Luftbild, das den Hinweis gab, ist aus dem Jahr 2006) definitiv ausgeschlossen werden kann. Die Fläche ist heute mit einem dichten Brombeergebüsch aus Gartenbrombeeren bestanden. Auch die zusätzlich durchgeführte Potenzialanalyse des restlichen Vorhabensbereiches kam zu dem Ergebnis, dass über die in der UVS untersuchten und in den LBP übernommenen Probeflächen hinaus keine weiteren geeigneten Flächen zu untersuchen sind, bei denen Beeinträchtigungen zu erwarten wären.

Aus gutachterlicher Sicht sind somit sowohl der Untersuchungsumfang als auch die gewählten Probeflächen ausreichend, um insbes. Zauneidechsen im Vorhabensbereich zu erfassen.

Als Ergebnis der Erfassungen ist festzuhalten, dass auf den Probeflächen R22 und R23 im Rahmen der Kartierungen keine Zauneidechsen gefunden wurden. Um dennoch dem Schutz und der Seltenheit der Art Rechnung zu tragen, können die beiden Probeflächen als potenzielle Habitate in Betracht gezogen werden, da sie sich hinsichtlich ihres Strukturangebots und ihrer Vielfalt im besonderen Maße für eine Besiedlung eignen. Der Verlust bzw. die Inanspruchnahme von pot. Lebensraum der Zauneidechse - auch innerhalb der bestehenden Gleisanlagen - wird daher sowohl im LBP (vgl. Unterlage 14.1 S. 68ff) als auch im Artenschutzbeitrag (vgl. Unterlage 14.6, S. 30f) betrachtet.

Bestätigt wurde die pot. Bedeutung der Bahnanlagen für die Zauneidechse durch die ULB Köln, nach deren Auskunft Vorkommen der Zauneidechse im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim bekannt sind, die im Rahmen eines anderen Baugenehmigungs-

verfahrens (eigenes, PFA1.1-unabhängiges Verfahren) ermittelt wurden. Es wird vermutet, dass das Vorkommen in Richtung Norden mit der Bahntrasse in Verbindung steht und damit im gesamten Bereich potenzielle Vorkommen der Zauneidechse möglich sind.

Aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Anlage von provisorischen Reptilienschutzzäunen (V 7CEF), die bereits Anfang März vor Beginn der Baumaßnahme aufgestellt werden, wird das Einwandern von Reptilien während der Bauphase in die Baustelle vermieden. Dies gilt auch für Reptilien, die aus dem in der Einwendung beschriebenen nahegelegenen optimierten Bereich des Bauvorhabens potenziell einwandern könnten. Darüber hinausgehende Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Mit Schreiben vom 19.12.2012 hat die Höhere Landschaftsbehörde (Dez. 51) ihre oben aufgeführten Bedenken zurückgenommen, sofern auch die Untere Landschaftsbehörde diese als erledigt ansieht. Die Untere Landschaftsbehörde der Stadt Köln hat dies mit der Stellungnahme vom 01.02.2013 bestätigt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin nachgewiesen, dass derzeit keine Zauneidechsen im Baubereich vorkommen und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände daher nicht verletzt werden. Um dies zu gewährleisten, ist allerdings die Wiederbesiedelung des Baufeldes nach der Freistellung von Gehölzen wirksam zu verhindern. Die Konkretisierung der Nebenbestimmungen zu den Reptilienschutzzäunen sowie die Bestimmungen zur Umweltfachliche Bauüberwachung war erforderlich, um eine rechtzeitige und für die gesamte Baumaßnahme wirksame Abschirmung des Baufeldes zu gewährleisten.

### **Argument 2**

Der südliche Rettungsweg/Baustraße (803) mit BE-Fläche (804) im Bereich Mülheim ist aus Sicht der Höheren Landschaftsbehörde nicht nachvollziehbar, da er keinen direkten Zugang zur Bahnlinie hat. Insofern ist hier die Notwendigkeit noch zu begründen.

Sofern vorgenanntes Problem gelöst wird, bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planfeststellung des Ausbaus der Rhein Ruhr Express- Strecke im Abschnitt 1.1 seitens der Höheren Landschaftsbehörde. Es sind allerdings noch folgende Nebenbestimmungen in den Beschluss aufzunehmen (siehe unten).

### **Gegenäußerung zu Argument 2**

Die vorübergehende Inanspruchnahme für die Baustraße 803 und Baustelleneinrichtungsfläche 804 von 927 m<sup>2</sup> ist für die Gleisanpassung notwendig.

Die Zuwegung für Rettungseinsätze lfd. Nr. 302 sowie der Wendehammer lfd. Nr. 402 kön-

nen nach Süd-Westen so verschoben werden, dass der maximale Abstand zur nächsten Zuwegung von 1000 m noch eingehalten wird. Einen direkten Zugang zur Bahnanlage müssen die Rettungseinsätze nicht zwingend haben. Der Zugang zur Bahnanlage kann z.B. auch über Treppenanlagen erfolgen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die geforderten Erläuterungen wurden durch die Vorhabenträgerin bereitgestellt. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

### **Argument 3**

#### **Vorschlag von Nebenbestimmungen:**

#### **1) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) /Artenschutzbeitrag**

Der Landschaftspflegerische Begleitplan vom 30.08.2011 sowie der Artenschutzbeitrag vom 30.08.2011 sind Bestandteile der Genehmigung.

a) Vor Baubeginn ist noch folgender Nachtrag erforderlich:

Im Bereich Köln Mülheim (Zauneidechsenvorkommen) ist noch eine Aussage erforderlich, dass gar keine Beeinträchtigung der Individuen erfolgt oder sonst eine Ergänzung der Vermeidungsmaßnahmen mit Darstellung in der Ausführungsplanung.

#### **Gegenäußerung zu Argument 3**

Mit Verweis auf die Ausführungen unter der lfd. Nr. 1 wird angemerkt, dass im Rahmen der Kartierungen keine Zauneidechsen gefunden wurden. Dabei waren sowohl der Untersuchungsumfang als auch die gewählten Probeflächen ausreichend, um insbesondere Zauneidechsen im Vorhabenbereich zu erfassen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Mit Verweis auf die Ausführungen unter der lfd. Nr. 1 wird angemerkt, dass im Rahmen der Kartierungen keine Zauneidechsen gefunden wurden. Dabei waren sowohl der Untersuchungsumfang als auch die gewählten Probeflächen ausreichend, um insbesondere Zauneidechsen im Vorhabenbereich zu erfassen.

### **Argument 4**

#### **2) Minderungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen der Tierwelt (Artenschutz)**

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wegen des linienhaften Eingriffes und ggf. problematischer Baustelleneinrichtungsflächen besonderer Wert auf die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor und während der Bauphase zu legen ist.

#### **Gegenäußerung zu Argument 4**

- keine -

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Eine wirksame Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen wird durch die einschlägigen Maßnahmenblätter sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss in Kap A.3 gewährleistet. Diese Nebenbestimmungen sind erforderlich, um den naturschutzfachlichen Risiken der Baumaßnahmen zu begegnen.

#### **Argument 5**

a) Die Rodungsarbeiten der Gehölze sowie das Entfernen und Abschieben von Ruderalflächen sind außerhalb des Zeitraumes Anfang März 01.03. — Ende September 30.09. umzusetzen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 5**

Die Zeiträume der Baufeldfreimachung sind in Kap. 5 des LBP und Kap. 5 des Artenschutzbeitrages gem. den Angaben der OLB bereits entsprechend aufgeführt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

#### **Argument 6**

b) Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen V1-V6 sind entsprechend umzusetzen, wobei die ökologische Baubegleitung (vgl. V 6) bereits vor der Bauphase aktiv werden muss, da auch die Schutzzaune für Reptilien und Baume vorher errichtet werden müssen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 6**

Im Maßnahmenblatt des LBP zur Maßnahme V 6 wird der Punkt „Zeitlicher Ablauf / Realisierung der Maßnahme“ auf „vor und während der Baumaßnahme“ geändert. Alle weiteren Maßnahmen entsprechen den Vorgaben der OLB.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. Die Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss in Kap. A.3.0 werden so gestaltet, dass eine rechtzeitige Umsetzung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie eine fortlaufende Kontrolle gewährleistet sind.

#### **Argument 7**

c) Sofern Lärmschutzwände errichtet oder erneuert werden, ist wie in der UVS auch beschrieben als Vermeidung einer Biotopsperre je nach Länge der Abschnitte (Anlage 16 Schallschutz liegt der HLB nicht vor) an geeigneter Stelle (ökologische Bauaufsicht) mindestens alle 30 m ein Kleintierdurchlass vorzusehen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 7**



Gemäß Kap. 6.8 des LBP (Methodik Konfliktanalyse Landschaftsbild) ist ein Aufstellen von Lärmschutzwänden im PFA 1.1 nicht erforderlich.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 werden keine Lärmschutzwände errichtet. Die Forderung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Argument 8**

#### **3) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen)**

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Kompensationsmaßnahmen (A 1, A 2) sowie die Ersatzmaßnahme (E 3) müssen spätestens 1 Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage umgesetzt sein. Die Ausführungsplanung, der genaue Zeitpunkt der Umsetzung sowie die spätere Pflege der Flächen ist mit der Unteren Landschaftsbehörde bzw. dem Grünflächenamt der Stadt Köln abzustimmen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 8**

Maßnahme A 2 entfällt (s.o.). Bei den Maßnahmen A 1 und E 3 wird im Punkt „Zeitlicher Ablauf / Realisierung“ aufgenommen, dass die Maßnahmen bis spätestens 1 Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage umgesetzt sein müssen

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

### **Argument 9**

#### **4) Baumschutzsatzung der Stadt Köln**

Die Baumschutzsatzung der Stadt Köln ist zu beachten.

#### **Gegenäußerung zu Argument 9**

Die Baumschutzsatzung der Stadt Köln wird beachtet.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. der Höheren Landschaftsbehörde lag der landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich der Konfliktplanung und der Eingriffsbilanzierung vor. Es werden keine Einwände gegen die Inhalte dieser Planung und der Vollständigkeit der darin beschriebenen Eingriffe auch in Hinblick auf Gehölze vorgetragen. Vielmehr wird die Festsetzung des landschaftspflegerischen Beitrags als Teil des Planfeststellungsbeschlusses gefordert. Die Forderung der Höheren Landschaftsbehörde bezieht sich auf die Beeinträchtigung von Gehölzen, die über die in den Beschlussunterlagen geschilderten eingriffe hinausgehen. Um einen wirksamen Schutz der geschützten Baumbestände zu gewährleisten,

wurden zu diesem Beschluss Nebenbestimmungen aufgenommen, die insoweit erforderlich sind, um die Verpflichtungen der Vorhabenträgerin hinsichtlich des Gehölzschutzes zu präzisieren.

### **B.5.25.3 Bezirksregierung Köln – Dezernat 55**

**Az.: 55.8153.4-P 18/12- Ket**

**Stellungnahme vom 07.05.2012**

#### **Argument 1**

Soweit das Vorhaben entsprechend den Planunterlagen errichtet und betrieben wird, bestehen aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken. Den Hinweis des Arbeitsschutzes bitte ich in den Planfeststellungsbescheid aufzunehmen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Das Vorhaben wird entsprechend den Planunterlagen errichtet und betrieben.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die entsprechenden Hinweise wurden als Nebenbestimmung zu diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

### **B.5.25.4 Stadt Köln – Bauverwaltungsamt**

**Stadt Köln – Bauverwaltungsamt**

**Az.: 621/2-62.10.01**

**Stellungnahme vom 31.05.2012**

**Ergänzende Stellungnahme vom 28.06.2012**

**Ergänzende Stellungnahme vom 01.02.2013**

**Ergänzende Stellungnahme zum Boden- und Grundwasserschutz (ausschließlich Argument 9) vom 15.02.2013**

**Stellungnahme zur Gegenäußerung bzgl. der Ergänzung zu Argument 9 vom 26.07.2013**

**Bestätigung der Klärung aller Punkte vom 21.09.2013**

#### **Argument 1**

**Natur- und Artenschutz**

## Artenschutz

Im Rahmen der Artenschutzprüfung wurden die Konflikte mit dem Zauneidechsenvorkommen im Bereich Schanzenstraße nicht in erforderlichem Umfang untersucht. Die Probeflächen für die Reptilien (Zauneidechsen) sind insbesondere dort für die Erfassung der Zauneidechsen ungeeignet gelegt (Vegetationsbestandene Bereiche anstatt vegetationsarmer Flächen im direkten Bereich der Gleise). Daher ist nicht erkennbar, inwieweit von Zauneidechsen besiedelte Bereiche durch die Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden sollen und ob Vermeidungs- / Minderungsmaßnahmen erforderlich sind. Die Umsiedlung der Zauneidechsen fand nur im Bereich des Bauvorhabens an der Markgrafenstraße statt. Die durch das aktuelle Planfeststellungsverfahren in Anspruch genommenen Bereiche bzw. die dort ggf. vorkommenden Tiere sind von der Umsiedlungsmaßnahme nicht betroffen. Die dem Bereich des Planfeststellungsverfahrens naheliegenden Bereiche des Bauvorhabens wurden für die verbleibenden Zauneidechsen optimiert, so dass in der näheren Umgebung von einem höheren Konfliktpotential auszugehen ist. Die Herleitung, dass keine Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegen, ist daher fehlerhaft.

Es wird empfohlen, dass sich die Vorhabenträgerin diesbezüglich mit der Unteren Landschaftsbehörde (ULB) bei dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, oder ggf. mit der Höheren Landschaftsbehörde in Verbindung setzt.

### **1) Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Erfassung der Reptilien, insbes. der Zauneidechse, erfolgte auf allen geeigneten Habitaten in den Ausbaubereichen des Vorhabens. Im PFA 1.1 sind dies zwei Probeflächen (Unterlage 15.1, S. 46 ff, Unterlage 14.1, S. 28 ff), die zum einen stillgelegten Bahnsteig mit schütterten Ruderalfluren und Gebüschstreifen (R 22) und zum anderen einen schmalen Saum aus trockener, halbruderaler Gras- und Staudenflur, an den ein Gebüsch- und Gehölzsaum angrenzt (R 23), umfassen. Auch bei Kartierungen anderer Tiergruppen wurde auf Reptilien geachtet. Dabei wurde in potenziell geeigneten Biotopen gezielt nachgesucht und geeignete Verstecke wurden kontrolliert. Darüber hinaus wurden z.T. auf den Probeflächen künstliche Verstecke (Dachpappen, Reptilienbleche) ausgebracht (vgl. Unterlage 15.1, S. 47).

Seitens der ULB Köln wurde zu den Probeflächen „Reptilien“ angemerkt, dass deren Auswahl nicht nachvollziehbar ist. Teile des Vorhabensbereiches (BE-Fläche bei Bau-km 8,1), die nicht als Probefläche ausgesucht wurden, erscheinen gem. Aussagen der ULB nach Luftbild als Lebensraum für die Art geeignet. Diese Fläche sowie der Vorhabensbereich insgesamt wurden vom Büro Bosch & Partner daraufhin noch einmal überprüft, ob sie potenziell Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Art sein können.

Die Geländebegehung der o.g. BE-Fläche hat ergeben, dass eine Eignung der Fläche als Fortpflanzungsstätte aufgrund der fortgeschrittenen Sukzession (das Luftbild, das den Hinweis gab, ist aus dem Jahr 2006) definitiv ausgeschlossen werden kann. Die Fläche ist heute mit einem dichten Brombeergebüsch aus Gartenbrombeeren bestanden. Auch die zusätzlich durchgeführte Potenzialanalyse des restlichen Vorhabensbereiches kam zu dem Ergebnis, dass über die in der UVS untersuchten und in den LBP übernommenen Probeflächen hinaus keine weiteren geeigneten Flächen zu untersuchen sind, bei denen Beeinträch-

tigungen zu erwarten wären.

Aus gutachterlicher Sicht sind somit sowohl der Untersuchungsumfang als auch die gewählten Probeflächen ausreichend, um insbes. Zauneidechsen im Vorhabenbereich zu erfassen.

Als Ergebnis der Erfassungen ist festzuhalten, dass auf den Probeflächen R22 und R23 im Rahmen der Kartierungen keine Zauneidechsen gefunden wurden. Um dennoch dem Schutz und der Seltenheit der Art Rechnung zu tragen, können die beiden Probeflächen als potenzielle Habitate in Betracht gezogen werden, da sie sich hinsichtlich ihres Strukturangebots und ihrer Vielfalt im besonderen Maße für eine Besiedlung eignen. Der Verlust bzw. die Inanspruchnahme von pot. Lebensraum der Zauneidechse - auch innerhalb der bestehenden Gleisanlagen - wird daher sowohl im LBP (vgl. Unterlage 14.1 S. 68ff) als auch im Artenschutzbeitrag (vgl. Unterlage 14.6, S. 30f) betrachtet.

Bestätigt wurde die pot. Bedeutung der Bahnanlagen für die Zauneidechse durch die ULB Köln, nach deren Auskunft Vorkommen der Zauneidechse im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim bekannt sind, die im Rahmen eines anderen Baugenehmigungsverfahrens (eigenes, PFA1.1-unabhängiges Verfahren) ermittelt wurden. Es wird vermutet, dass das Vorkommen in Richtung Norden mit der Bahntrasse in Verbindung steht und damit im gesamten Bereich potenzielle Vorkommen der Zauneidechse möglich sind.

Aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Anlage von provisorischen Reptilienschutzgittern ( $V_{7_{CEF}}$ ), die bereits Anfang März vor Beginn der Baumaßnahme aufgestellt werden, wird das Einwandern von Reptilien während der Bauphase in die Baustelle vermieden. Dies gilt auch für Reptilien, die aus dem in der Einwendung beschriebenen nahegelegenen optimierten Bereich des Bauvorhabens potenziell einwandern könnten. Darüber hinausgehende Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

## **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Stadt Köln hat in ihrer Stellungnahme vom 01.02.2013 bestätigt, dass der Argumentation der Vorhabenträgerin im Wesentlichen gefolgt werden kann. Ergänzende Forderungen wurden nicht erhoben. Eine Entscheidung ist daher nicht erforderlich. Auf die Hinweise zur Stellungnahme der Höheren Landschaftsbehörde zum Artenschutz wird verwiesen.

## **Argument 2**

### **Naturschutz**

Im Konfliktplan Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild und im Text des LBP (Ziff. 4.6.1, Fachplanerische Festsetzungen) sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Landschaftsschutzgebiete aufgeführt. Der bis an die Bahntrasse heranreichende geschützte Landschaftsbestandteil 9.31 (Bahnbegleitende Gehölze und Spontanvegetation am Höhenhauser Ring, Mülheim) ist hier ebenfalls aufzunehmen (siehe auch Anlage 15.2 der UVS).

In der Konfliktanalyse bzw. in dem Konzept der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (Landschaftspflegerischer Begleitplan Ziff. 6 u. 7) ist nicht erkennbar, ob die anlagebedingte Inanspruchnahme von trassennahen Flächen vollumfänglich in die Bewertung eingeflossen ist oder ob für Teilflächen die Regelung des § 4 Abs. Landschaftsgesetz NRW (Natur

auf Zeit) in Anspruch genommen wurde.

Da die in Relation zur Streckenlänge geringe Flächeninanspruchnahme überwiegend temporär in Form von Bauflächen erfolgt (0,52 ha von 0,84 ha), ist besonderes Augenmerk auf die aufgeführten Minderungsmaßnahmen (umweltgerechte Optimierung der Baustelleneinrichtung, Nutzung vorhandener Wege, ökologische Baubegleitung, etc.) sowie auf die Wiederherstellung temporär genutzter Flächen zu legen. Vor der Nutzung städtischer Flächen ist zur Abstimmung Kontakt mit der Stadt Köln vorzunehmen.

Die auf der Westseite der Ausbaustrecke (südlich an die Berliner Straße) angrenzende Fläche (s. Konflikte Pflanzen B1) liegt in einem Bereich, in dem eine Kompensationsfläche für ein anderes Bauprojekt vorgesehen ist. Vor der (temporären) Nutzung dieser Fläche ist Kontakt mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen der Stadt Köln, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln aufzunehmen.

Die Baumschutzsatzung der Stadt Köln ist zu beachten.

### **Gegenäußerung Argument 2**

Der in der Stellungnahme angesprochene geschützte Landschaftsbestandteil 9.31 wird in den LBP noch aufgenommen.

Im Rahmen der Bilanzierung der anlagebedingten Inanspruchnahme von trassennahen Biotopen sind alle betroffenen Flächen vollumfänglich in die Bilanz eingegangen, die außerhalb der bestehenden Schotterkörper der vorhandenen Gleisanlagen liegen. Innerhalb der Gleisanlagen, in denen eine Verbreiterung des Gleisabstandes zwischen zwei Gleisen von 3,80 m auf 4,00 m, d.h. eine Verbreiterung um 20 cm, vorgesehen ist, findet der Ausbau vollständig im Bereich bestehender Schotterkörper statt. Ein Konflikt ist hier nicht zu verzeichnen. Die Inanspruchnahme ggf. betroffener kleinflächiger vorhandener Vegetationsstrukturen innerhalb der Schotterkörper ist aufgrund der Maßstäblichkeit und der Kleinteiligkeit der Flächen nicht quantifizierbar. Auch die erfolgte Erfassung von Biotoptypen kann diese Genauigkeit nicht wiedergeben. Der Verlust von ggf. vorhandenen kleinflächigen Vegetationsflächen innerhalb der bestehenden Gleisanlage wurde qualitativ beim Schutzgut Tiere (Verlust von Lebensraum der Zauneidechse) berücksichtigt, wobei hier auch die vorhandenen vegetationslosen Schotterkörper einen Lebensraum darstellen. Die Regelung des § 4 Abs. 3 Nr. 3 LG NRW (Natur auf Zeit) wurde nicht in Anspruch genommen.

Die Baumschutzsatzung der Stadt Köln wird beachtet.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Stadt Köln hat in ihrer Stellungnahme vom 01.02.2013 bestätigt, dass der Argumentation der Vorhabenträgerin im Wesentlichen gefolgt werden kann und ihre Einwendungen zu diesem nicht aufrecht erhalten, so dass kein Entscheidungsbedarf besteht. Der Forderung, die Baumschutzsatzung der Stadt Köln zu betrachten, wird entsprochen. Hierzu wird auf die Hinweise zu der inhaltsgleichen Einwendung der Höheren Landschaftsbehörde verwiesen.

### **Argument 3**

#### **Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft**

##### Niederschlagswasserversickerung

Eine Versickerung von Regenwasser darf nur in nachweislich unbelasteten Bereichen erfolgen.

Die Planung, Auslegung und Berechnung der Regenwasser Versickerungsanlagen muss nach DWA-A 138 erfolgen.

Vor Baubeginn sind der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt, Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft (IWA), Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln detailliertere Planunterlagen zur Versickerung vorzulegen, die z.B.

Eine genaue Darstellung der Entwässerung der verschiedenen Streckenabschnitte und

Eine Definition der Versickerschlitze enthalten.

#### **Gegenäußerung zu Argument 3**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Forderungen sind zu berücksichtigen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen. Diese sind erforderlich, um eine schadlose Versickerung des Niederschlagswassers zu gewährleisten. Soweit die Nebenbestimmungen über die Forderung der Stadt Köln hinausgehen, war dies erforderlich, um die Pflichten der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Planung der Versickerungseinrichtungen zu konkretisieren.

### **Argument 4**

##### Abfallwirtschaft

Vor Beginn der Bau- / Aushubmaßnahmen ist der Stadt Köln, Abteilung IWA, ein Entsorgungskonzept vorzulegen. Das Konzept muss folgende Angaben beinhalten:

- Analyseergebnisse von repräsentativen Proben zur Erfassung des Belastungsumfanges des Bodens
  
- Beurteilung des anfallenden, ggf. kontaminierten Bau- / Aushubmaterials auf der Grundla-

ge der Analyseergebnisse und der Nutzungsrecherche hinsichtlich der Verwertungs- und Beseitigungsmöglichkeiten

- Klassifizierung der bei den Bau- / Aushubmaßnahmen anfallenden Stoffen nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV).
- Beschreibung der erforderlichen Separierungsmaßnahmen sowie Darstellung der vorgesehenen Verwertungs- bzw. Beseitigungswege (Verwerter, Abfallbehandlungsanlagen, Deponien, Entsorgungsunternehmen, o.ä.) für das gesamte anfallende, ggf. kontaminierte Bau- / Aushubmaterial
- Nutzungsorientierte Sicherungsmaßnahmen für eventuell verbleibenden kontaminierten Boden
- Darstellung der zeitlichen Abfolge von Verwertung / Beseitigung
- Name der für die Verwertung / Beseitigung der anfallenden Abfälle verantwortlichen Person auf der Baustelle

Erst nach Zustimmung der Stadt Köln, Abteilung IWA, zu diesem Entsorgungskonzept darf mit der Baumaßnahme begonnen werden.

Sollten die Analysen vor Baubeginn noch nicht vorliegen, können diese in Abstimmung mit der Abteilung IWA im Zuge der Bau- / Abbruch- / Aushubmaßnahme vorgelegt werden.

Sollten im Rahmen der Bau- / Abbruch- / Aushubmaßnahmen

- optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch- / Aushubmaterialien und / oder
- andere gefährliche Abfälle bzw.
- durch die vorangegangene Nutzung entstandene, umweltrelevante Verunreinigungen (z. B. Ölkontaminationen, Geruch, Aussehen, etc. ),

die noch nicht im Entsorgungskonzept betrachtet wurden, festgestellt werden, ist die Stadt Köln, Abteilung IWA, unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Im Regelfall ist vom Bauherrn ein Gutachter zu benennen, der die notwendigen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchführt und abschließend bewertet.

Die Bau- / Abbruch- / Aushubmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten und in enger Abstimmung mit der Stadt Köln, Abteilung IWA durchzuführen.

Nach Beendigung der Arbeiten ist vom Gutachter ein Abschlussbericht zu fertigen und der Abteilung IWA innerhalb von vier Wochen vorzulegen.

Für die Beseitigung / Verwertung von gefährlichen Abfällen sind die Vorschriften der Verordnungen zu den §§ 40 - 45 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu beachten.

Für die Zuordnung von Abfällen zu einer Abfallschlüsselnummer sind die Vorschriften nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV) zu beachten.

Bei der Entsorgung von Abfällen zur Beseitigung sind die Anschluss- und Benutzungspflichten der Abfallsatzung der Stadt Köln in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

#### **Gegenäußerung zu Argument 4**

Das Entsorgungskonzept wird in dem Bauvertrag geregelt. Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Der Bau-AN wird ein Entsorgungskonzept erstellen. Dieses wird dann der Stadt Köln vorgelegt.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen. Die Anforderungen konkretisieren die üblichen Nachweispflichten und sind zur Abwehr schädlicher Bodenveränderungen erforderlich.

#### **Argument 5**

##### Zwischenlagerung von kontaminiertem Material/gefährlichen Abfällen

Sollte durch Entsorgungsengpässe eine Zwischenlagerung von kontaminiertem Material oder gefährlichen Abfällen über 72 Stunden hinaus erforderlich sein, so ist diese im Einzelfall mit der Stadt Köln, Abteilung IWA, abzustimmen. Mindestens sind jedoch die folgenden Anforderungen einzuhalten, damit keine Boden- und Grundwasserbeeinträchtigung zu besorgen ist:

- Die verschiedenen Abfälle müssen getrennt voneinander gelagert werden.
- Eine Lagerung darf nur auf befestigter (asphaltierter / betonierter) Fläche ohne Bodeneinlauf, auf einer resistenten und flüssigkeitsdichten Folie oder in Containern vorgenommen werden.
- Eine Beaufschlagung der gelagerten Materialien durch Niederschlagswasser muss ausgeschlossen werden (z.B. durch Abdeckung mit einer beständigen Folie).

#### **Gegenäußerung zu Argument 5**

- keine -

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**



Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen. Die Nebenbestimmungen sind erforderlich, um die Aufgaben und Verpflichtungen der Vorhabenträgerin im Fall des Auffindens gefährlicher Abfälle zu konkretisieren.

## **Argument 6**

### Wiedereinbau von RCL-Material

Der Einbau von RCL-Materialien (Aschen, Schlacken, aufbereiteter Bauschutt und Produkte aus diesen) außerhalb von Wasserschutzzonen bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Diese ist unter Vorlage eines Prüfungszeugnisses für das einzubauende Material bei der Stadt Köln, Abteilung IWA zu beantragen.

## **Gegenäußerung zu Argument 6**

Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

## **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung und den in den Planunterlagen aufgeführten notwendigen Angaben als ausgeräumt zu betrachten. Die Auflagen und Hinweise der Abfallwirtschaftsbehörde sind durch den Antragsteller zu beachten.

## **Argument 7**

### Immissionsschutz

Lärmintensive Bautätigkeiten sind grundsätzlich nur in der Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr gestattet. Während der Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) sind nach dem Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG) i. V. m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-, Geräuschimmissionen- lärmintensive Arbeiten verboten.

In begründeten Ausnahmefällen kann die Stadt Köln, Abteilung IWA, eine Ausnahmege-  
nehmigung für Arbeiten während der Nachtzeit erteilen. Diese ist 10 Tage vor dem geplanten Arbeitsbeginn zu beantragen.

Bei Baumaßnahmen in Wohngebieten sind die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) zu beachten, soweit Maschinen verwendet werden, die in dieser Verordnung genannt werden.

Die Motoren der Maschinen und Arbeitsgeräte sind während der Stand- und Arbeitspausen abzuschalten.

Die eingesetzten Geräte und Maschinen müssen erhöhten Schallschutzanforderungen genügen. Als Nachweis dient u. a. die Berechtigung, das Umweltzeichen "blauer Engel, weil lärmarm" (gem. RAL ZU 53) führen zu dürfen. Eine aktuelle Liste derartiger Geräte und Ma-

schienen kann im Internet unter <http://www.blauer-engel.de/> abgerufen werden.

### **Gegenäußerung zu Argument 7**

- keine -

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Den Forderungen wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

### **Argument 8**

#### Elektromagnetische Felder

Nach Inbetriebnahme der Bahnstromanlagen ist der Nachweis zu erbringen, dass die Anforderungen aus der 26. BImSchV erfüllt werden.

### **Gegenäußerung Argument 8**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und umgesetzt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Den Forderungen wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen. Eine Belastung der Anwohner durch elektromagnetische Felder in Form einer Überschreitung der Grenzwerte der 26. BImSchV oder auch nur eine Annäherung an diese Grenzwerte ist bei einer typischen Emissionssituation der Oberleitungen nicht zu erwarten. Auch Hinweise für eine atypische Emissionssituation sind nicht gegeben oder vorgetragen. Da die Vorhabenträgerin sich zu einem entsprechenden Nachweis bereit erklärt hat, bestehen jedoch keine Bedenken der Planfeststellungsbehörde, dies für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt gegenüber der zuständigen Behörde nach Inbetriebnahme nachzuweisen.

### **Argument 9**

Umweltplanung und –vorsorge, Boden- und Grundwasserschutz

#### Bodenfunktionsermittlung/Bodenfunktionsbewertung

Die kleinräumigen Bodenuntersuchungen (Geotechnischer Bericht (2008) und die Ergebnisse der Baugrunderkundungen (2010/2011) sowie die Bodenkarte 1:50.000 sind für eine großmaßstäbige Bodenfunktionsbewertung nicht ausreichend. Für den Planbereich sind die natürlichen Bodenfunktionen gem. § 2 BBodSchG vom Vorhabenträger gemäß dem der Stellungnahme beiliegenden Formblatt oder gemäß Bodenkundlicher Kartieranleitung (KA5) kleinräumig vor Ort zu erheben.

Sollten kleinräumige bodenkundliche Bodenuntersuchungen (gemäß Bodenkundlicher Kartieranleitung (KA3, KA4 oder KA5) für das Plangebiet erhoben worden sein und beim Vorhabenträger vorliegen, können diese für eine Bodenfunktionsbewertung verwendet und eingereicht werden.

Eine Bewertung der Ergebnisse aus der Bodenfunktionsermittlung sowie eine Bodenfunktionsbewertung der natürlichen Bodenfunktionen erfolgt durch die Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt, Untere Bodenschutzbehörde, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, als

zuständige Fachbehörde.

Insbesondere können aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde erst nach der Auswertung der Bodenfunktionsermittlung und der Bodenfunktionsbewertung die erforderlichen Nebenbestimmungen getroffen werden, die einen schonenden Umgang (z.B. hinsichtlich von Bodenumlagerungen) mit dem Schutzgut Boden und eine Minimierung des Eingriffs in das Schutzgut Boden gewährleisten.

### **Gegenäußerung zu Argument 9**

Aus Sicht der Gutachter ist eine Erfassung und Bewertung der Bodenfunktionen auf Grundlage der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes ausreichend. Dies wird folgendermaßen begründet:

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Ausbau vorhandener Gleisanlagen, bei dem der Abstand zwischen zwei Streckengleisen von 3,80 m auf 4,00 m verbreitert wird. Der Ausbau findet innerhalb der bestehenden Gleisanlagen statt, d.h. in einem Bereich, in dem alle vorhandenen Böden stark anthropogen überprägt und die natürlichen Bodenfunktionen entsprechend vorbelastet sind. Eine weitere Beeinträchtigung ist durch den Ausbau nicht zu verzeichnen.

Außerhalb der Gleisanlagen sind Flächeninanspruchnahmen zum Einen für die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, zum Anderen für den Bau von Rettungswegen erforderlich. Die Inanspruchnahme von Flächen für Baustelleneinrichtungsflächen ist temporär und findet zu einem großen Teil auf bereits versiegelten Flächen statt. Werden bisher unversiegelte Flächen temporär in Anspruch genommen, werden diese nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert. Entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Bodens sind im LBP (Unterlage 14.1, Kap. 7.4, S. 91 ff) festgeschrieben.

Die Erfassung der Konfliktsituation bei der dauerhaften Inanspruchnahme von bisher unversiegelten Flächen ist auf Grundlage der Karte der schutzwürdigen Böden möglich, da die relevanten Flächen vollständig im Bereich geschützter Böden liegen und somit eine eindeutige Konfliktsituation gegeben ist.

Die Erfassung der Bodentypen erfolgte darüber hinaus in Anlehnung an den Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil III (Stand: Dezember 2010). Demnach ist im Allgemeinen eine Erfassung und Darstellung der geologischen Gegebenheiten sowie der Bodentypen auf der Grundlage vorhandener Daten üblich, da aus diesen Angaben Rückschlüsse auf die ökologisch bedeutsamen Eigenschaften, Wirkungszusammenhänge und Funktionen möglich werden. Ein besonderer Schwerpunkt bei der Erfassung ist auf natürliche und naturnahe Böden sowie solche mit seltenen oder extremen Standorteigenschaften zu legen (vgl. EBA-Leitfaden, Teil III, S. 27). Auch auf die besondere Berücksichtigung von vorhandenen Vorbelastungen wird im EBA-Leitfaden eingegangen.

Die in der Stellungnahme geforderte Darlegung von Eingriffen in die natürlichen Bodenfunktionen sowie der bodenfunktionsbezogenen Ausgleichs- / Kompensationsmaßnahmen zum Schutzgut Boden ist der Unterlage 14.1 (LBP, S. 107, Tab. 8-2) zu entnehmen. Die hier vorgesehenen Maßnahmen sind nicht nur dem Schutzgut Boden, sondern auch weiteren Schutzgütern (hier: Biotope) zugeordnet, auf die die Maßnahmen ebenfalls positive Wirkun-

gen ausüben („Multifunktionalität“ der Maßnahmen; vgl. hierzu auch EBA-Leitfaden, Teil III, S. 52).

Die Anforderungen der § 12 BBodSchV werden durch die in Unterlage 14.1 (LBP) dargelegten Vermeidungsmaßnahmen erfüllt.

### **Ergänzung zu Argument 9**

Die mit Schreiben vom 01.02.2013 abgegebene Stellungnahme zur Gegenäußerung der Vorhabenträgerin wird hinsichtlich der Belange des Boden- und Grundwasserschutzes wie folgt ergänzt:

#### Erfassung der Bodenfunktionen

##### Allgemein:

Die Bodenkarte "Schutzwürdige Böden" im Maßstab 1 :50.000 stellt eine Suchraumkarte dar, welche für die Regional-und eventuell für die Flächennutzungsplanung gedacht ist. Für eine kleinräumige Erfassung von Bodentypen, Bodenart und Bodenfunktion im Hinblick auf den jeweiligen Detaillierungsgrad der Planung reicht sie nicht aus. Beispielsweise werden kleinräumige Flächen im Hinblick auf die Archivfunktion nicht erfasst.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) wird auf baugrundtechnische Untersuchungen (2008 und 2010/2011) Bezug genommen. Die "Bodenansprache" in den vorgenannten baugrundtechnischen Bodenuntersuchungen wurde offenbar gemäß DIN 4022 oder DIN 14688 durchgeführt und gemäß DIN 4023 dargestellt. Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Im Rahmen von Bodenuntersuchungen im Hinblick auf den Bodenschutz sind zur Klassifizierung von Böden für bodenkundliche Aufgaben (Abwägungsmaterial: Erfassung des Schutzgutes Boden) sowie für Maßnahmen zum Schutz von Böden primär die Standards der „Bodenkundliche Kartieranleitung" (KA5), der DIN 4220 oder alternativ der ISO 11259 /DIN EN ISO 25177 (2011) anzuwenden. Der Anwendungsbereich der DIN-Normen DIN EN ISO 14688-1 + 2 (2011) sowie der DIN 4022 (keine Gültigkeit mehr seit 2006) ist für die Fragestellung des Bodenschutzes nicht eröffnet.

Hinsichtlich der Methodik zur Bewertung der natürlichen Bodenfunktionen besteht Konsens. Alle Böden mit schutzwürdigen Bodenfunktionen, die gemäß der Methodik des Geologischen Dienstes NRW als schutzwürdig ausgewiesen sind, stellen besondere Wert-und Funktionselemente des Naturhaushalts dar. Gegen die Erfassung und Darstellung des „Schutzgutes Boden" gemäß EBA-Umweltleitfaden Teil III bestehen nur dann keine Bedenken, wenn Folgendes in die schutzgutbezogene Erhebung einfließt: „Soweit die erforderlichen Kriterien nicht direkt aus Bodenkarten gewonnen werden können, ist meistens auch eine Erschließung der erforderlichen Angaben aus verschiedenen anderen Kartenwerken anhand der Vegetation oder örtlicher Bodenansprachen möglich. Eine Erkundung mittels Bohrung oder Aufschlüssen ist in der Regel nicht erforderlich. Diese Form der Datenerhebung und weitergehende Erkundungen sind nur in begründeten Einzelfällen durchzuführen; (EBA-Umweltleitfaden Teil III, S. 27, 2010).

Zur Erfassung der Auswirkungen des Vorhabens kann es u. U. erforderlich sein, Gutachten über die Wirkungen auf den Boden aufzustellen. So lassen sich i. d. R. aus folgenden Untersuchungen Daten zum Boden gewinnen: Biotoptypenkarten, Fachgutachten zur Geologie, Hydrologie und zum Baugrund, Altlastenkataster, Kataster von Altlastenverdachtsflächen, u.ä." (EBA-Umweltleitfaden Teil III, S. 81, 2010).

Die Biotopkartierung wurde im Übrigen kleinräumig durchgeführt, höchstwahrscheinlich um kleinräumige Varietäten der biotischen Funktionen des Naturhaushaltes zu erfassen. Hier wurde also zu Recht nicht auf bestehende Kartenwerke im Maßstab 1:50.000 zurückgegriffen. Bei der Erfassung der Bodenfunktionen besteht keine Rechtfertigung für die Anwendung größerer Raster.

Im Einzelnen:

a) Bodenfunktionen innerhalb der Gleisanlagen

Ohne Zweifel erfüllen stark anthropogen überprägte Böden (z. B. durch Auftrag von Bauschutt, Aschen, Schlacken, Schotter oder Veränderungen des natürlichen Bodenprofils wie Abgrabungen, gekappte Bodenprofile, Anschüttungen etc.) hinsichtlich der Bodenteilfunktionen Biotopentwicklungspotential und natürliche Bodenfruchtbarkeit nicht mehr die natürlichen Bodenfunktionen in besonderem Maße.

Hierzu ist anzumerken, dass im Bereich der Gleisanlagen offenbar Böden mit natürlichem Bodenaufbau (Bohrungen - grober Hinweis - 17, 18, 19, 20 und 21 ohne Auffüllungen) angetroffen wurden, welche hinsichtlich des Biotopentwicklungspotentials besondere natürliche Bodenfunktionen erfüllen könnten.

Ferner liefern die Bohrungen 14 und 16 unterhalb der Auffüllungen ca. 1,20 m unter GOK einen groben Hinweis auf die Bodenteilfunktion „Biotopentwicklungspotential“, so dass möglicherweise ein Widerspruch zur BK 50 vorliegt, die hier die Bodenteilfunktion „natürliche Bodenfruchtbarkeit“ aufzeigt. Hinsichtlich der natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der Bohrungen ist also nicht klar, welche natürliche Bodenteilfunktion vorliegt.

b) Bodenfunktionen außerhalb der Gleisanlagen

Aufgrund der Bohrungen 17, 18, 19 bis 21 und eingeschränkt der Bohrungen 14 und 16 ist derzeit unklar, welche natürliche Bodenfunktion im Bereich der Errichtung von Rettungswegen und/oder Baustelleneinrichtungsflächen für die Streckenkilometer 7.8-8.2 vorliegt.

Für die Bereiche der Errichtung von Rettungswegen und/oder Baustelleneinrichtungsflächen der Streckenkilometer 9.1 -9.4 wurden weder bodenkundliche Bodenuntersuchungen noch baugrundtechnische Bodenuntersuchungen durchgeführt.

c) Kompensation der Bodenfunktionsverluste

Gemäß LPB werden Bodenfunktionsverluste für die natürliche Bodenteilfunktion, natürliche Bodenfruchtbarkeit für eine Fläche von 0,25 ha ausgewiesen. Da aus hiesiger Sicht noch unklar ist, welche natürliche Bodenfunktion von den o. g. Baumaßnahmen betroffen ist, sind somit auch die angegebenen möglichen bodenfunktionalen Kompensationsmaßnahmen frag-

lich.

Ferner ist eine pauschale Angabe von möglichen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung im Hinblick auf § 17 BBodSchG („gute fachliche Praxis“) unangebracht, da sonst ein Generalverdacht postuliert würde. Es sei denn, es liegen konkrete Anhaltspunkte bezüglich einer Nichtbeachtung der Anforderungen gemäß § 17 BBodSchG vor. Der Geologische Dienst NRW geht sogar davon aus, dass bei Beachtung der Anforderungen gemäß § 17 BBodSchG die natürlichen Bodenfunktionen nicht beeinträchtigt wurden.

Aus den Angaben des Landschaftspflegerischen Begleitplanes auf S. 107 (Landschaftspflegerische Maßnahmen) ist nicht erkennbar, wie und ob die natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der Kompensationsflächen (A1, A2 und E3) eine bodenfunktionale Aufwertung erfahren. Insbesondere für die Maßnahme A2 mit der Anlage von ruderalen trockenen Saumstrukturen im Bereich von natürlichen Bodenfunktionen mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit ist eine bodenfunktionale Aufwertung der durch den Eingriff betroffenen natürlichen Bodenfunktion fraglich.

### **Gegenäußerung zur Ergänzung des Argumentes 9**

Die BK 50 ist eine Suchraumkarte und stellt für den angesprochenen Bereich als Bodenfunktion eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit (Braunerde) dar. Um eine differenziertere Bodenbewertung vornehmen zu können, wurden zusätzlich zur BK50 (Maßstab 1:50.000) die DGK5\_Bo (Maßstab 1:5000), lokale Baugrunduntersuchungen (Erfassung 2010 und 2011) und die Biotoptypkartierung zum LBP (Erfassungsmaßstab 1:2000) herangezogen. Die Biotoptypkartierung stellt den oben angesprochenen Bereich als bestehende Bahnlinie dar, welches zur im LBP vorgenommenen Bewertung des Bodens in diesem Bereich geführt hat.

#### Bodenbeanspruchungen innerhalb der Gleisanlagen:

Die Böden innerhalb der Gleisanlagen übernehmen, sofern sie nicht versiegelt sind, weiterhin eine eingeschränkte Bodenfunktion. Die natürlichen Ausprägungen der Böden in diesen Bereichen sind jedoch durch die Überlagerung mit dem Schotterkörper stark anthropogen überformt und durch die Nutzung als Bahnlinie entstehen entsprechende Bodenverdichtungen. Die Böden sind daher nicht als natürliche oder naturnahe Böden anzusprechen. Der geplante Ausbau (Verbreiterung des Gleisabstandes zwischen zwei Gleisen von 3,80 m auf 4,00 m) der RRX-Strecke im relevanten Bereich findet vollständig innerhalb der bestehenden Gleisanlagen statt. Eine zusätzliche Beeinträchtigung der bereits überprägten Böden in diesem Bereich ist demnach nicht zu verzeichnen.

#### Bodenbeanspruchungen außerhalb der Gleisanlagen:

Der in der Stellungnahme angesprochene Rettungsweg mit parallel verlaufender Kompensationsmaßnahme (Maßnahme A 2) bei Streckenkilometer 9,1 - 9,4 wird in der bisher geplanten Form nicht mehr umgesetzt. Es hat sich im Rahmen der Beteiligung herausgestellt, dass in diesem Bereich ein rechtskräftiger B-Plan vorliegt. Der Rettungsweg wurde nun neu geplant und in den B-Plan integriert. Er nutzt dabei bestehende Straßen-/Wegeverbindungen im B-Plan und es kommt in geringem Umfang zur Inanspruchnahme

von Pflanzstreifen entlang der Straßen, die zu einer wiederum geringen Inanspruchnahme von bereits vorbelasteten, anthropogen überprägten Böden führen. Die großflächige Versiegelung von bisher weitgehend natürlichen Böden, die bisher im Rahmen der Eingriffsermittlung zugrunde gelegt wurde, findet in diesem Bereich nicht mehr statt.

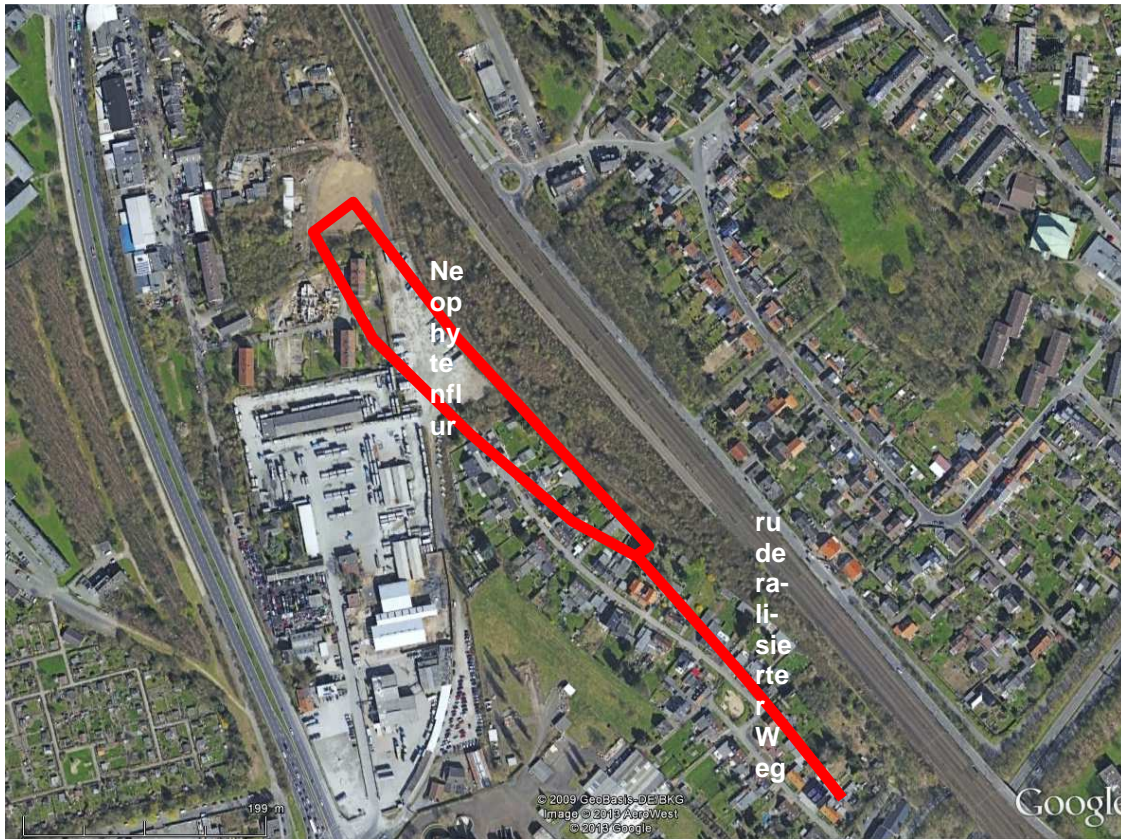
Der bei Streckenkilometer 7,8 - 8,2 geplante Rettungsweg nördlich des Mülheimer Zubringers liegt zu einem großen Teil (km 7,8 - 8,0) auf einem bestehenden unbefestigten Weg (vgl. beigefügter Luftbildausschnitt), d.h. in einem Bereich, der stark vorbelastet ist. Von km 8,0 bis km 8,2 liegt der Rettungsweg zwischen bestehenden Gleisanlagen, wobei das westliche Gleis stillgelegt ist. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch der Bereich zwischen dem stillgelegten Gleis und den in Betrieb befindlichen Gleisanlagen stark anthropogen überformt, d.h. vorbelastet ist. Hinweise hierauf gibt die Biotoptypenkartierung. Im Rahmen der Kartierung im Jahr 2010 und einer zusätzlichen Ortsbegehung im Juli 2012 wurden hier Dominanzbestände des neophytischen Störzeigers *Rubus armeniacus* (Armenische Brombeere) angetroffen. Zwischen der Armenischen Brombeere können sich lokal lediglich Gehölze wie *Prunus serotina* (Spätblühende Traubenkirsche), *Betula pendula* (Sand-Birke), *Crataegus monogyna* (Zweiggriffliger Weißdorn) oder *Corylus avellana* (Hasel) behaupten, die schon vor der Ausbreitung der konkurrenzstarken Art am Standort vorhanden gewesen sein dürften und daher nicht überwuchert wurden. Neben *Rubus armeniacus* weisen lokale Vorkommen von weiteren Störzeigern wie *Buddleja davidii* (Schmetterlingsstrauch), *Epilobium angustifolium* (Schmalblättriges Weidenröschen) und *Saponaria officinalis* (Gewöhnliches Seifenkraut) auf den Ruderalcharakter und auf einen anthropogen überprägten Untergrund aus Schottermaterial hin. In Richtung Bahngleise wird die Fläche von einem Pioniergehölz-Streifen aus Sand-Birken (*Betula pendula*) begrenzt.

Aufgrund der vorgefundenen Pflanzenarten kann die Fläche als ruderale Neophytenflur auf trocken-warmen Standorten angesprochen werden. Aufgrund der floristischen Ausstattung (s.o.) ist jedoch davon auszugehen, dass der trocken-warme Charakter des Standorts aus der anthropogenen Überprägung mit Schottermaterial resultiert (Sekundärstandort) und es sich nicht um einen natürlichen primären Trockenstandort handelt.

Der geplante Rettungsweg wird als Weg mit wassergebundener Decke angelegt und nicht versiegelt. Es kommt daher zu keinem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen, sondern zu einer Umlagerung und Überlagerung von natürlich gewachsenen Böden.

#### Kompensation der Bodenverluste:

Die in der Stellungnahme besonders angesprochene Maßnahme A 2 ist nicht mehr erforderlich. Sie entfällt zusammen mit dem bislang vorgesehenen Rettungsweg. (Begründung siehe oben: km 9,1 - 9,4).



2) Luftbildausschnitt von Streckenkilometer 7,8 - 8,2 nördlich des Mülheimer Zubringers mit Neophytenflur und ruderalisiertem Weg



Blick auf die Neophytenflur in Richtung Nordwesten (oben links und oben rechts) und in Richtung Südosten (unten links); man erkennt deutlich die Dominanzbestände von *Rubus armeniacus* (Armenische Brombeere) sowie die Lokalvorkommen von *Buddleja davidii* (Schmetterlingsstrauch, oben links), *Epilobium angustifolium* (Schmalblättriges Weidenröschen, oben rechts) und *Prunus serotina* (Spätblühende Traubenkirsche, unten links) (Köln, 12.07.2012).



## **Antwort auf Gegenäußerung zur Ergänzung des Argumentes 9**

Das Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 25.04.2013 bedarf nach Mitteilung der Unteren Bodenschutzbehörde keiner weiteren Anmerkungen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Mit Schreiben vom 26.07.2013 hat die Stadt Köln zu erkennen gegeben, dass die Ausführungen der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Fragen des Bodenschutzes ausreichend sind. Weitere Darlegungen oder Maßnahmen werden dementsprechend nicht gefordert. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich.

### **Argument 10**

#### Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Eine Beteiligung der Unteren Bodenschutzbehörde im Verfahren zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach §§ 14, 15 BNatSchG und die Beachtung des folgenden Punktes ist erforderlich:

Die spezifischen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen durch den Eingriff sowie die geplanten bodenfunktionsbezogenen Ausgleichs-/ Kompensationsmaßnahmen zum Schutzgut "Boden" sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Fachbeitrag vollständig darzustellen und zu beurteilen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 10**

Aus Sicht der Gutachter ist eine Erfassung und Bewertung der Bodenfunktionen auf Grundlage der Karte der schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes ausreichend. Hinsichtlich der Gründe wird auf die bereits oben gemachten Ausführungen zur Untersuchung der Bodenfunktionen verwiesen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden aufgrund der Gegenäußerung und der Erwiderng seitens des Antragstellers zu Argument 9 der Stellungnahme als erledigt angesehen.

### **Argument 11**

#### Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht

Die Anforderung des § 12 BBodSchV insbesondere § 12 Abs. 3, 8 und 9 BBodSchV sind nachweislich einzuhalten. Die Nachweise sind der Unteren Bodenschutzbehörde unaufgefordert einzureichen.

Auf die Anzeigepflicht gemäß § 2 Abs. 2 LBodSchG wird hingewiesen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 11**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und umgesetzt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

## **Argument 12**

### Altlastenkataster

Das Vorhaben tangiert im südlichen Planungsbereich ab Höhe Mülheimer Brücke Richtung Norden drei Flächen, die im Kataster der Altlasten und altlastverdächtigen Flächen (gem. § 2 BBodSchG) registriert sind: es sind die Flächen mit der Bezeichnung 901208\_001 ("Bf Mülheim"), 901 15 ("Steinkauler Str.") und 901 242 ("Im Winkel/ OB Mülheim"). Aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse können Beeinträchtigungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher sollten alle Bodenarbeiten/ -eingriffe im Bereich der genannten Flächen fachgutachterlich begleitet werden.

## **Gegenäußerung zu Argument 12**

Es wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

## **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Der Forderung wird entsprochen. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

## **Argument 13**

### Feuerwehr/Rettungsdienst

Aufgrund der umfangreichen Arbeiten an dem Bauwerk können Arbeitsunfälle nicht ausgeschlossen werden. Von der Vorhabenträgerin ist daher ein Rettungspunkt Lotsenpunkt einzurichten, der mit den Fahrzeugen der Feuerwehr und des Rettungsdienstes erreichbar ist. Der Rettungspunkt und dessen Kennzeichnung sind mit der Berufsfeuerwehr Köln, Einsatzplanung / Koordination, Scheibenstraße 13, 50737 Köln abzustimmen.

Der Beginn und das Ende der baulichen Maßnahmen ist der Feuerwehr Köln mitzuteilen.

## **Gegenäußerung zu Argument 13**

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Während der Bauphase wird ein Sicherheits- und Gesundheitsplan erstellt. In dem ist auch ein Rettungskonzept dargestellt. Dieser wird auch der örtlichen Feuerwehr zur Verfügung gestellt.

## **Ergänzende Stellungnahme zu Argument 13 vom 01.02.2013**

Im Hinblick auf die von der Berufsfeuerwehr Köln geforderte Einrichtung eines Rettungspunktes ist die Gegenäußerung jedoch nicht ausreichend oder zumindest nicht eindeutig. Es ist darin lediglich von einem Rettungskonzept die Rede, das auch der örtlichen Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden soll. Es ist nicht erkennbar, ob auch der Rettungspunkt Gegenstand dieses Konzeptes wird. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten bei der Umsetzung des Vorhabens können Arbeitsunfälle grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Ein internes Rettungskonzept der Vorhabenträgerin ist daher grundsätzlich als positiv anzusehen. Es gilt aber zu beachten, dass die Vorhabenträgerin ab einer gewissen Schwere eines Notfalls oder eines Schadenfalls nicht mehr in der Lage sein wird, adäquat Hilfe zu leisten. Abgesehen davon ist die Feuerwehr oder der Rettungsdienst der Stadt Köln in einem solchen Fall aus rechtlichen Gründen in der Regel originär zuständig. Deshalb ist es weiterhin zwingend erforderlich, dass durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Berufsfeuerwehr Köln ein Rettungspunkt eingerichtet wird, um im Schadensfall eine schnelle Hilfeleistung durch die Feuerwehr und oder den Rettungsdienst der Stadt Köln sicherstellen zu können. In diesem Zusammenhang wäre es begrüßenswert, wenn die Vorhabenträgerin auch ihr Rettungskonzept vor Inkrafttreten mit dem Sachgebiet "Einsatzplanung und Koordination" der Berufsfeuerwehr Köln, Scheibenstr. 13, 50737 Köln, abstimmt. Durch diese Vorgehensweise, die sich bei vergleichbaren Baustellen sehr bewährt hat, können Schnittstellenkonflikte ausgeschlossen werden.

### **Gegenäußerung zur ergänzenden Stellungnahme bezüglich Argument 13**

Bezüglich der Rettungspunkte bestand Kontakt mit der Feuerwehr der Stadt Köln. Basierend auf den Abstimmungsergebnissen zu diesem Thema sagt die Vorhabenträgerin zu. Im Rahmen der vertiefenden Planung gemeinsam mit der Stadt Köln und dem Sicherheits- und Gesundheitskoordinator im PFB 1 des RRX für die Bauphase Rettungspunkte vorzusehen. Diese sind als betrieblich-organisatorische Maßnahme für die Feuerwehr zu sehen und werden in Form eines gut erkennbaren Schildes vor Ort kenntlich gemacht.

Eine genaue Festlegung der Lage dieser Rettungspunkte kann im Verlauf der weiteren Planungen erfolgen. Dies wurde seitens der Feuerwehr Köln mit Mail vom 18.06.2013 bestätigt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 14**

#### **Stadtplanung**

Die Planungen der Vorhabenträgerin stehen im Bereich des bahnbegleitenden Weges für Rettungskräfte nördlich des Dünnwalder Kommunalweges im Konflikt mit geltendem Planungsrecht. Hier besteht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 70510/02 "Dünnwalder Kommunalweg" aus dem Jahr 2010, der in verkleinerter Kopie als Anlage beigefügt ist.

Der Bebauungsplan setzt im Bereich des geplanten Rettungsweges eine "Fläche mit Bindung für Bepflanzungen und zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" fest. Die Pflanzfläche ist Bestandteil der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung des

Bebauungsplanes und somit Bestandteil der Abwägung. Sofern der Ausgleich überplant wird, ist er an anderer Stelle zu ersetzen. In geringem Flächenumfang überplanen der bahnparallele Rettungsweg und der Wendehammer zudem die festgesetzte Gewerbefläche.

Die Ausgleichsfläche A2 der Planfeststellungsunterlagen in Form von ruderalen trockenen Saumstrukturen parallel zu dem geplanten Rettungsweg betrifft ebenfalls die Inhalte des Bebauungsplanes und führt zu einer weiteren Reduzierung der Gewerbefläche.

Der geplante Rettungsweg ausgehend vom Dünwaldener Kommunalweg in einer Länge von ca. 300 m parallel zur Bahnlinie in Richtung Norden sowie der Ausgleich A2 werden daher abgelehnt. Die Vorhabenträgerin wird zur Vermeidung des oben genannten Konfliktes aufgefordert, die Erreichbarkeit der Gleise für Rettungseinsätze in Verlängerung der in dem Bebauungsplan festgesetzten Erschließungsstraße von der Düsseldorfer Straße bis zu den Gleisen in Form eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes zu planen. Dadurch ergeben sich geringere Eingriffe in die Inhalte des Bebauungsplanes. Entsprechende Vorschläge sind vor dem Erörterungstermin bei der Stadt Köln einzubringen und abzustimmen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 14**

Aufgrund der Einwendung der Stadt Köln, Stadtplanung, wurde ein bahnbegleitender Rettungsweg nördlich des Dünwaldener Kommunalweges aus der Planung herausgenommen, da er im Konflikt mit einem rechtskräftigen Bebauungsplan (70510/02) steht. Voraussetzung dafür, dass auf die 300 m lange Zuwegung verzichtet werden kann, ist, dass über das zukünftige Gewerbegrundstück zwischen der Erschließungsstraße des geplanten Gewerbegebietes und der Bahnstrecke der Rettungseinsatz erfolgen kann. Erforderlich ist, dass bei der Vergabe der Grundstücke an dieser Stelle die Grundstücksnutzung für die Rettungszuwegung berücksichtigt wird. Für den Fall, dass die RRX-Maßnahme vor Besiedlung des Gewerbegebietes umgesetzt wird, würde eine direkte Zuwegung von der Düsseldorfer Straße zum Rettungspunkt in Form eines Schotterweges in der Lage der geplanten Erschließungsstraße hergestellt.

Durch den Wegfall des Rettungsweges reduziert sich auch der Eingriffsumfang deutlich, so dass die Ausgleichsmaßnahme A2 nicht mehr benötigt wird. Eine alternative Maßnahmenfläche ist nicht erforderlich, die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz für das Schutzgut Pflanzen bleibt nach wie vor ausgeglichen (vgl. Tabelle 1 als Anlage zur Erwiderung).

Unklarheiten bestanden seitens der ULB und OLB zum Rettungsweg mit Wendehammer bei Bau-km 7,8 bis 8,2. Der in den technischen Lageplänen als Baustraße gekennzeichnete Rettungsweg bleibt nach Abschluss der Baumaßnahme bestehen, so dass der entstehende Eingriff, der durch die Anlage des Weges entsteht, als dauerhafter Eingriff zu bewerten ist. Als solcher ist er im LBP und im Artenschutzbeitrag behandelt worden. Lediglich die an den Rettungsweg angrenzende Baustelleneinrichtungsfläche ist temporär und wird nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr benötigt.

#### **Ergänzende Stellungnahme zu Argument 14 vom 01.02.2013**

Für den Rettungsweg, der ursprünglich als bahnbegleitender Weg nördlich des Dünwaldener

Kommunalweges geplant war, kann stattdessen nach verwaltungsinterner Abstimmung eine Fläche zwischen der im Bebauungsplan Nr. 70510/02 festgesetzten Planstraße und dem Bahngelände zur Verfügung gestellt werden. Die fragliche Fläche liegt südlich der im Bebauungsplan mit "M1" bezeichneten "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" und den sich daran anschließenden Pflanzstreifen. Sie ist im beigefügten Bebauungsplan-Ausschnitt durch rote Schraffierung gekennzeichnet.

Der Pflanzstreifen ist als "Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern" im Bebauungsplan festgesetzt. Dort, wo der Rettungsweg den Pflanzstreifen überplant und durchschneidet, ist dies entsprechend dem festgesetzten Biotopwert auszugleichen. In der Regel entsprechen Pflanzstreifen dem Biotoptyp HM 52 nach Sporbeck/Ludwig bzw. PA4 oder BR11 entsprechend Köln-Code. Der Ausgleich ist bevorzugt im Zuge der anderen im Rahmen der Maßnahme planfestzustellenden Ausgleichsmaßnahmen anzusiedeln und im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu bilanzieren.

Die Anbindung des Rettungsweges an das öffentliche Straßenland wird als Gehwegüberfahrt behandelt. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, die Berufsfeuerwehr Köln und die Archäologische Bodendenkmalpflege einzuschalten, um die Breite der Zuwegung, die Wendemöglichkeiten etc. festzulegen. Dies bitte ich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Soweit die Trasse des Rettungsweges im Eigentum der Stadt Köln steht, wird sie an die DB veräußert. Das Flurstück Gemarkung Stammheim-Flittard, Flur 41, Flurstück 6005, ist Eigentum der DB AG bzw. einer ihrer Gesellschaften. Der Rettungsweg liegt teilweise auf diesem Grundstück. Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist das Grundstück überwiegend als Gewerbefläche festgesetzt. Der Stadt Köln ist daran gelegen, im Rahmen der Lösung der Problematik des Rettungsweges einen Grundstückstausch vorzunehmen.

Der Rettungsweg fällt in die Unterhaltung der DB.

Im Hinblick auf die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen zur Umsetzung der Planung müssen die Abstimmungen mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik möglichst frühzeitig erfolgen. Dabei ist auch wichtig, dass der Beginn der Baumaßnahmen schriftlich angezeigt wird.

#### **Gegenäußerung zur ergänzenden Stellungnahme zu Argument 14**

Der Rettungsweg wird, wie entsprechend dem Schreiben der Stadt Köln vom 01.02.2013, an die im Bebauungsplan Nr. 70510/02 festgesetzte Planstraße angeschlossen. Die Umplanung sind dem beigefügten Lageplan zu entnehmen.

Zwischenzeitlich wurde untersucht, inwieweit ein Ausgleich für die Überplanung der Flächen des im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzstreifens durch den Rettungsweg erforderlich ist. Im Ergebnis decken die bestehenden Maßnahmen den Eingriff im PFA 1.1 vollständig ab. Demnach sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Für Details zu der Untersuchung wird auf die beigefügten Ausführungen des Büros Bosch & Partner, welches als ex-

ternes Büro die LBP-Planung im PFA 1.1 durchgeführt hat, verweisen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die seitens der Stadt Köln für notwendig erachteten Angaben sind rechtzeitig durch den Antragsteller zu erbringen.

### **Argument 15**

#### **Brückenbauwerke/Stadtbahnhaltestellen**

Im Planfeststellungsabschnitt befinden sich folgende Bauwerke in städtischer Unterhaltung:

- die Stadtbahnhaltestelle der Linie 4 Richtung Schlebusch im Bereich der Bahnüberführung an der Berliner Straße (BW-Nr. 29713),
- ein Teilbauwerk der Straßenbrücke (BW-Nr. 410101) und eine zweite Straßenbrücke (BW-Nr. 41 02) über den Mülheimer Zubringer,
- die Straßenbrücke über die Eisenbahntrasse am „Grünen Kuhweg“ (BW-Nr. 3267) und
- zwei Stützwände unterhalb der Eisenbahnbrücke an der Otto-Bayer-Straße (BW-Nr. 6236).

Sollte sich herausstellen, dass bauliche Veränderungen an diesen Bauwerken vorgenommen werden müssen, ist eine Abstimmung anhand qualifizierter und detaillierter Planunterlagen erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen nachzuweisen und zu gewährleisten, dass die Bauwerke durch die Verlegung der Gleise und deren höhere Nutzungsfrequenz nicht in ihrem Zustand beeinträchtigt werden. Das Merkblatt zum Schutz von Ingenieurbauwerken und anderer Bauwerke des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln (M-SIB) Ausgabe 2010, Version 1\_6 ist hier verbindlich und als Anlage beigefügt.

Die Bestandsunterlagen können nach vorheriger Abstimmung bei der Stadt Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln eingesehen werden.

### **Gegenäußerung zu Argument 15**

In der Planung des RRX sind die genannten Bauwerke nicht betroffen. Sollten sich im Rahmen weiterer Planung Betroffenheiten ergeben, wird eine enge Abstimmung zugesichert.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 16**

#### **Straßen**

Für die vorübergehende Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenland bzw. eine erforderliche Baustellenverkehrsführung ist rechtzeitig vor Baubeginn die erforderliche Genehmigung nach der Straßenverkehrsordnung schriftlich zu beantragen. Die Entwurfspläne sind vor Baubeginn der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, zur Abstimmung und Genehmigung vorzulegen. Für die Baustellenzufahrten, die unmittelbar an Unterführungsbauwerken eingerichtet werden, ist als Verkehrssicherungsmaßnahme ggf. eine Signalisierung erforderlich.

### **Gegenäußerung zu Argument 16**

Die Forderung wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die notwendigen Genehmigungen sind rechtzeitig zu beantragen.

### **Argument 17**

#### **Liegenschaften**

Für die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme städtischer Liegenschaften sind mit dem Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster der Stadt Köln, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, entsprechende vertragliche Regelungen zu treffen.

Diese fristwährend abgegebene Stellungnahme steht unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung des Stadtentwicklungsausschusses, der sich nach Anhörung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk Mülheim frühestens in seiner Sitzung am 21.06.2012 mit der Angelegenheit befassen kann. In der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln ist dem Stadtentwicklungsausschuss die Entscheidungsbefugnis für Stellungnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren übertragen worden.

### **Gegenäußerung zu Argument 17**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 18**

#### **Ergänzung der Stellungnahme der Stadt Köln vom 28.06.2012**

Die Stellungnahme der Stadt Köln vom 31.05.2012 erfolgte unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Stadtentwicklungsausschusses.

In der Sitzung vom 21.06.2012 hat der Stadtentwicklungsausschuss folgende Ergänzung beschlossen:

Der Bahnhof Köln-Mülheim ist als Systemhalt in die Planungen für den RRX aufzunehmen.

Der Bahnhof ist für den ÖPNV im nördlichen und nordöstlichen Köln von herausragender Bedeutung. Er wird täglich von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Stadtbezirk, dem Rheinisch-Bergischen Kreis sowie – durch die Anbindung der Stadtbahnlinie 13 – dem linksrheinischen Kölner Norden genutzt. Der Einzugsbereich des Bahnhofs Köln-Mülheim umfasst damit rd. 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Zur Verbesserung der Anbindung an den örtlichen ÖPNV wurde in den 1990er Jahren ein U-Bahnhaltepunkt errichtet, der Pendlerinnen und Pendlern den direkten Umstieg in zwei wichtige Stadtbahnlinien ermöglicht. Zudem besteht Anschluß an vier Buslinien.

Baulich erfüllt der Bahnhof bereits die Voraussetzungen für einen Halt der Züge.

Der Wegfall bestehender RE-Linien ohne Halt des sie ersetzenden RRX in Köln-Mülheim ist nicht hinnehmbar. Für die Nutzer der Strecke Köln – Düsseldorf - Ruhrgebiet ergeben sich deutliche Nachteile durch verlängerte Fahrzeiten. Ein verkehrspolitisch unerwünschter und von den Straßenkapazitäten her höchst problematischer Umstieg von Bahnnutzern auf KFZ ist zu erwarten. Umgekehrt könnte die erhöhte Taktfrequenz des RRX bei einem Halt in Köln-Mülheim neue Bahnreisende gewinnen.

Aus diesem Grund fordert die Stadt Köln, dass die Planungen in dem Sinne geändert bzw. erweitert werden, dass sämtliche RRX-Züge auch im Bahnhof Köln-Mülheim halten.

### **Gegenäußerung zu Argument 18**

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

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

Ein Abweichen hiervon würde die Förderung des Gesamtprojektes aus dem Bedarfsplan des Bundes massiv gefährden. Es besteht kein Spielraum für die Aufnahme weiterer Systemhalte in das RRX-Konzept.

### **Ergänzende Stellungnahme zu Argument 18 vom 01.02.2013**

Der Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins ist nicht gleichbedeutend mit einem Verzicht auf die Forderung, einen Haltepunkt am Bahnhof Köln-Mülheim vorzusehen. Die Stadt Köln hält die Forderung aufrecht und wird sie im Zusammenhang mit dem noch zu erstellenden Betriebskonzept weiter verfolgen.

### **Gegenäußerung zur ergänzenden Stellungnahme zu Argument 18**



Den oben gemachten Ausführungen zu diesem Thema wird seitens der Vorhabenträgerin nichts ergänzt.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden zu diesem Punkt zurückgewiesen, da ein Systemhalt in Köln-Mülheim zum einen nicht vorgesehen, zum anderen nicht Gegenstand dieses Antrags ist.

### **Aussagen der ergänzenden Stellungnahme vom 01.02.2013 ohne Bezug zu bereits aufgeführten Argumenten**

Mit Bezug auf das Schreiben vom 13.12.2012 teilt die Stadt Köln mit, dass die Durchführung eines Erörterungstermins im vorliegenden Fall nicht erforderlich ist. Den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin kann hinsichtlich der Belange Natur- und Artenschutz, Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft, Brückenbauwerke / Stadtbahnhaltestellen, Straßen sowie Liegenschaften im Wesentlichen gefolgt werden.

### **Bestätigung der Klärung aller Punkte vom 21.09.2013**

Mit Bezug auf die E-Mail vom 20.08.2013 und das Schreiben vom 21.06.2013 teile ich Ihnen mit, dass hinsichtlich der im Schreiben an die Bezirksregierung Köln vom 01.02.2013 angesprochenen Themen nunmehr Einvernehmen besteht.

Ich hoffe, dass hierdurch die baldmögliche Umsetzung der Planung erleichtert wird.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Keine Entscheidung notwendig

### **B.5.25.5 Stadt Leverkusen**

#### **Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht**

**Az.: 612-47-11ko**

### **Stellungnahme vom 24.05.2012**

#### **Argument 1**

Die Gebäude Ludwig-Girtler-Straße 1 - 7 und Carl-Rumpf-Straße 69 - 75 westlich der Bahnlinie befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Grenze des Planfeststellungsabschnittes 1.1.

Laut der den Planfeststellungsunterlagen zur Information beigefügten Schalltechnischen Untersuchungen ist davon auszugehen, dass bei den genannten Gebäuden keine Grenz-

wertüberschreitung durch den Gutachter festgestellt worden ist (vorhandene Schallschutzwand).

Nach Plan 6 der Anlage 4 „Lagepläne“ ist erkennbar, dass im Bereich der Kilometrierung 9,5 bis 9,7 keine Baumaßnahme oder Anlage einer Baustelleneinrichtung oder Ähnliches auf Leverkusener Stadtgebiet vorgesehen ist.

#### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Darstellung des Einwenders wird bestätigt. Laut Schallgutachten (s. Anlage 16) sind in diesem Bereich keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Schallschutzmaßnahmen über den gesetzlichen Rahmen hinaus können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

### **B.5.25.6 Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 22.5 Kampfmittelbeseitigungsdienst**

**Az.: 22.5-3-5000000-4/12/**

#### **Stellungnahme vom 17.04.2012**

##### **Argument 1**

Es wird um Aufnahme des nachfolgenden Textes in den Planfeststellungsbeschluss gebeten. Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m<sup>2</sup> sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

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

##### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Verfassung und Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses obliegt dem EBA. Aus unserer Sicht bestehen keine Bedenken zur Aufnahme des durch Dez. 22.5 vorgeschlagenen Satzes in den Planfeststellungsbeschluss.

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die mitgeteilte Auflage wurde als Nebenbestimmung übernommen.

### **B.5.25.7 Landesbetrieb Straßenbau NRW**

**Az.: k.v. – E-Mail**

#### **Stellungnahme vom 13.07.2012**

### **Argument 1**

Planungen des LS NRW sind derzeit nicht betroffen.

Insofern erfolgt Zustimmung.

Es erfolgt der Hinweis, dass durch die Arbeiten der DB der Betrieb der Bundesautobahnen in keiner Weise gestört werden darf. Auch sind keine Voll- und Teilzeitsperrungen zugelassen.

Eine frühzeitige Vorlage der Brückenbauwerks-Entwürfe ist selbstverständlich notwendig. Kosten werden vom LS NRW nicht übernommen.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Hinweise und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Weitere notwendige Abstimmungen erfolgen im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **B.5.25.8 RheinEnergie AG**

#### **Kein Az. / E-Mail**

#### **Stellungnahme vom 30.05.2012**

### **Argument 1**

An den angezeigten (vier) Stellen verlaufen TK-Trassen der RheinEnergie, die an die NetCologne Zwecks Telekommunikationsbetrieb verpachtet wurden.

Die Herausgabe von Plänen mit dem Verlauf der TK-Trassen obliegt in der Verantwortung der NetCologne.

Bei der Ausführung des angezeigten Bauvorhabens müssen die im Anhang befindlichen Schutzanweisungen beachtet werden.

Sollten das nicht immer möglich sein, ist sofort der TK-Betrieb der RheinEnergie (e-Mail:TK-Netzbetrieb@rheinenergie.com) diesbezüglich zu informieren.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die entsprechenden Schutzanweisungen sind zu beachten.

### **B.5.25.9 Stadtwerke Köln GmbH**

**Az.: SWK 61 – 118/02/12**

**Stellungnahme vom 18.06.2012**

#### **Argument 1**

Vom Planfeststellungsverfahren sind die Konzerngesellschaften RheinEnergie AG in Verbindung mit der Rheinischen NETZGesellschaft mbH betroffen sowie die Kölner Verkehrs-Betriebe AG.

Namens und im Auftrag dieser Konzerngesellschaften wird folgende Stellungnahme abgegeben:

RheinEnergie AG Rheinische NETZGesellschaft mbH (RNG):

Gegen die geplanten Baumaßnahmen der DB ProjektBau GmbH bestehen keine Bedenken.

Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 durchläuft die Netzgebiete Strom, Gas und Wasser.

In dem Bauwerksverzeichnis sowie im Leitungslageplan sind die Nummern 601 und 602 irrtümlich als Abwasserleitungen anstatt als Trinkwasserleitungen ausgewiesen. In der Berliner Straße befinden sich zwei Wasserversorgungsleitungen und nicht nur eine Leitung, wie im Bauwerksverzeichnis sowie im Leitungslageplan angegeben.

In der Steinkaulerstraße verläuft ebenfalls eine in den Planunterlagen nicht dokumentierte Wasserleitung. Dazu befinden sich auch einige nicht angegebene Stromleitungen im Bereich des Planfeststellungsabschnitts (siehe Anlage).

Im Erläuterungsbericht wird in Abschnitt 7.1.4 beschrieben, dass keine Baumaßnahmen an kreuzenden und parallel verlaufenden Straßen sowie Bauwerken erforderlich sind. Sofern sich im Zuge der Baumaßnahme (Baustraßen und Zuwegungskonzept inbegriffen) herausstellen sollte, dass Anpassungsmaßnahmen an Anlagen des Versorgungsunternehmens notwendig sind, ist dies nach der Maßgabe betreffender Gesetze, Verträge und Vereinbarungen zu regeln.

Einladungen in diesem Zusammenhang und zur Abstimmung erforderlicher Schutz und Sicherungsmaßnahmen sind frühzeitig an die nachfolgenden Stellen zu richten.

Kartenunterlagen für Gas, Wasser und Strom können angefordert werden bei:

RheinEnergie AG, Zentrale Leitungsauskunft, 50606 Köln, Telefon: 0221/178-3332, Telefax: 0221/178-2339, E-Mail: [leitungsauskunft@rheinenergie.com](mailto:leitungsauskunft@rheinenergie.com).

Abstimmung erforderlicher Schutz- und Sicherungsmaßnahmen für die Hochspannung übernimmt der für den Betrieb zuständige Dienstleister:

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, 53881 Euskirchen, Telefon: 02251/704 264.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB):

Es kommt bei dem Planfeststellungsverfahren für den Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt 1.1 K-Mülheim bis K-Stammheim, zu Betroffenheiten der KVB. Diese sind im Bauwerksverzeichnis unter den laufenden Nummern 612, 619, 620, 627, 634, 660 und 661 aufgeführt. Hier sind entsprechende Abstimmungen mit der KVB Bereich 27 erforderlich.

Eine Stellungnahme der Konzerngesellschaft Hafen und Güterverkehr Köln AG steht noch aus. Diese wird nachgereicht, sobald sie vorliegt.

Es wird um weitere Beteiligung gebeten..

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Einwendung/ Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Leitungen des RheinEnergie AG / Rheinische NetzGesellschaft mbH und der Kölner Verkehrsbetriebe AG werden im Bauwerksverzeichnis und in den Leitungsplänen zum Beschluss angepasst.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die Abstimmungen haben rechtzeitig zu erfolgen.

## **B.5.25.10 Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AÖR**

**Az.: StEB/K/41 Re**

**Stellungnahme vom 24.05.2012**

### **Argument 1**

Seitens der Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AÖR, bestehen gegen das o.g. Bauvorhaben keine Bedenken. Das beiliegende Merkblatt „Schutz öffentlicher Abwasseranlagen“ ist zu beachten.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Das Merkblatt „Schutz öffentlicher Abwasseranlagen“ wird bei der Ausführung beachtet.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

## **B.5.25.11 DB Kommunikationstechnik GmbH**

**Az.: 504689591**

**Stellungnahme vom 30.05.2012**

### **Argument 1**

Entlang der Strecke 2650 und den unmittelbar benachbarten Eisenbahnstrecken verlaufen Fernmeldekabel der DB AG, die für die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes unentbehrlich sind.

Bei dem „Bauvorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ ist damit zu rechnen, dass sich in den jeweiligen Baubereichen auch o.g. Telekommunikationsleitungen der DB AG befinden.

Diese Kabel dürfen nicht überbaut werden. Eine Beschädigung der Kabel ist durch geeignete Schutz- oder Verlagerungsmaßnahmen auszuschließen.

Die Baumaßnahme erfordert vsl. umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der Kabel und der Telekommunikationsanlagen.

Zur Einleitung der Vorarbeiten empfehlen wir die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner

DB Kommunikationstechnik GmbH,

-Vertrieb u. Kundenbetreuung

Anschrift: Thea-Leymann-Str. 9, 45127 Essen

E-Mail: info.vertrieb-west@deutschebahn.com

Auskunft im Auftrag der Vodafone AG & Co. KG:

Im Bereich Strecke 2650 und seiner benachbarten Strecken verlaufen die Kabel F 6203 und F 6209.

Wie im Falle einer Annäherung an diese Kabeltrassen verfahren werden muss, kann nur durch den Eigentümer (Vodafone AG & Co. KG) bestimmt werden. DB Kommunikationstechnik kann hier nur beratend mitwirken.

Zur weiteren Bearbeitung empfehlen wir darum auch die Einbindung folgender Stelle:

Vodafone D2 GmbH

-Trassenauskunft

Vodafone D2 Park 5

40878 Ratingen

Tel: 02102198-6656

Fax: 02102/98-9135

## **Gegenäußerung zu Argument 1**

Alle Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Notwendige Abstimmungen werden im Rahmen weiterer Planungen (Entwurfs- und Ausführungsplanung) mit den betroffenen Leitungsträgern vorgenommen

## **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

## **B.5.25.12 NetCologne Gesellschaft für Telekommunikation mbH**

**Kein Az. / E-Mail**

**Stellungnahme vom 21.05.2012**

### **Argument 1**

Von Seiten NetCologne bestehen keine Bedenken gegen die geplanten Baumaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsabschnitts 1.1 Köln-Mülheim Gbf bis Köln-Stammheim.

Es wird darauf hingewiesen, dass folgende Anlagen den geplanten Bauabschnitt kreuzen und ggf. bei den Bauausführungen berücksichtigt werden müssen:

1) 51063 Köln, Schanzenstraße Nähe Hausnummer 41

Diese Trasse gehört der NetCologne GmbH. Bei evtl. nötigen Umlegungsarbeiten wird um Beteiligung der Abteilung Netzbau gebeten, postalisch an unten aufgeführte Anschrift oder per Email an [netzbau-anfrage@netcologne.de](mailto:netzbau-anfrage@netcologne.de).

2) 51063 Köln, Berliner Straße Nähe Hausnummer 143 (2 Paralleltrassen)

3) 51061 Köln, Düsseldorfer Straße Nähe Hausnummer 332

4) 51061 Köln, Nähe Am Hirschfuß = 600m südlich der S-Bahnunterführung Otto-Bayer-Straße

5) 51061 Köln, Otto-Bayer-Straße (S-Bahnunterführung)

Die hier aufgelisteten Telekommunikationstrassen ( 2) bis 5) ) sind Eigentum der RheinEnergie. Sollten Umverlegungsarbeiten nötig werden, wird um Beteiligung der Abteilung Öffentliche Beleuchtung und Telekommunikation (TAS) der RheinEnergie, RheinEnergie AG, 50606 Köln, [TK-Asset-Management@rheinenergie.com](mailto:TK-Asset-Management@rheinenergie.com) gebeten.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass Anlagen von NetCologne oder der RheinEnergie abschnittsweise entlang des Bahngeländes verlegt sind.

Genaue Lagepläne (als PDF oder im dxf-Format) aller von NetCologne verwendeter Anlagen, auch solche im Eigentum der RheinEnergie, können über die Online Planauskunft abgerufen werden. Dazu ist eine Registrierung unter der URL <https://planauskunft.netcologne.de/>. Weitere Informationen wie Bedienungsanleitung und

technische Voraussetzungen (häufig gestellte Fragen) zur Benutzung der Online Planauskunft sind auf der Startseite unter <https://planauskunft.netcologne.de/> zu finden. Eine Kabelschutzanweisung wird mit jedem abgerufenen Plan versandt.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Alle Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Notwendige Abstimmungen werden im Rahmen weiterer Planungen (Entwurfs- und Ausführungsplanung) mit den betroffenen Leitungsträgern vorgenommen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die notwendigen Abstimmungen haben rechtzeitig zu erfolgen.

### **B.5.25.13 Amprion GmbH**

**Az.: B-LB/2490/Tsc/81.716/Be**

**Stellungnahme vom 05.06.2012**

#### **Argument 1**

Die Bahntrasse kreuzt in Strecken-km 7,840 ein Höchstspannungskabel des Versorgungsunternehmens..

In diesem Bereich sollen, laut beigef. Übersichtsplan, Anlage 3.2 im Maßstab 1: 5000, sowie laut Anmerkungen in den Lageplänen, Anlage 4, Blatt 5 und 6, keine Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Somit bestanden zu diesem Planfeststellungsabschnitt keine Anregungen. Es wird um weitere Beteiligung an diesem Genehmigungsverfahren gebeten.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bei Betroffenheit weitere Beteiligung zugesichert.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten

### **B.5.25.14 Open Grid Europe GmbH, Essen**

**GasLINE GmbH & Co. KG, Strealen**

**Az.: 60679**



## **Stellungnahme vom 12.06.2012**

### **Argument 1**

Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasUNE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.

Wir bestätigen den Eingang Ihrer an die Open Grid Europe GmbH gerichtete Benachrichtigung vom 04.04.2014 zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG für das Vorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1, Köln-Mülheim Gbf bis Köln-Stammheim". Außerdem bestätigen wir den Eingang Ihrer an die E.ON Engineering GmbH gerichtete Benachrichtigung, die wir in diesem Zuge mitbearbeiten.

Von den auf der beigelegten CD-Rom zur Verfügung gestellten Planunterlagen haben wir Ausdrucke gefertigt.

Die in den nachfolgend aufgelisteten Planunterlagen bereits dargestellten Trassenführungen der Ferngasleitungen haben wir überprüft, tlw. berichtigt, graphisch übernommen und Leitungskenndaten hinzugeschrieben:

- 1) Lageplan, 4 11 VA LP 101 A, Blatt 1 von 6, Anlage 4
- 2) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12
- 3) Lageplan, 4 11 VA LP 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 4.
- 4) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 12
- 5) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 106 A, Blatt 6 von 6, Anlage 12
- 6) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 101 A, Blatt 1 von 2, Anlage 14.3
- 7) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 102 A, Blatt 2 von 2, Anlage 14.3

Die Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009 haben wir der Vollständigkeit halber auf dem Lageplan, 4 11 VA LP 101 A, Blatt 1 von 6, Anlage 4 und Leitungslageplan, 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12 graphisch übernommen.

Sie erhalten außerdem die Bestandspläne der Versorgungsanlagen für die betroffenen Leitungsabschnitte. Hinweise zur Lage der Kabelschutzrohranlagen im jeweiligen Schutzstreifen der betreffenden Ferngasleitungen entnehmen Sie bitte ebenfalls diesen Bestandsplänen.

Die Höhenangaben in den Längenschnitten beziehen sich auf den Zeitpunkt der Verlegung - sowohl hinsichtlich der Ferngasleitungen als auch der Kabelschutzrohranlagen. Zwischenzeitliche Niveauänderungen wurden nicht nachgetragen. Die Erdüberdeckung der Kabelschutzrohre (KSR) beträgt bei Verlegung in der Regel mindestens 1 m, im Bereich von öffentlichen Wegen ca. 60 cm.

Die Darstellung der Versorgungsanlagen ist in den Planunterlagen und in den Bestandsplä-

nen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.

Im Folgenden sind die Maßnahmen, die die Versorgungsanlagen betreffen, mit den entsprechenden Auflagen und Hinweisen aufgeführt:

- 1) Lageplan, 4 11 VA LP 101 A Blatt 1 von 6, Anlage 4
- 2) Leitungslageplan. 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

außer Betrieb befindliche Leitung Nr. 2/19/4, Blatt 2

Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009, Blatt 3

Geplante Maßnahmen

Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit uns unter Vorlage detaillierter Planunterlagen abzustimmen.

- 3) Lageplan. 4 11 VA LP 105 A Blatt 5 von 6, Anlage 4
- 4) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 105 A. Blatt 5 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 200/36, Blatt 11

Leitung Nr. 200/36/2, Blatt 1

Wie den beiliegenden Planunterlagen zu entnehmen ist, quert die Ferngasleitung Nr. 200/36 die Gleistrasse bei km 8,849 innerhalb des Planungskorridors.

Hinsichtlich der im Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 646, aufgeführten Sicherung ggf. Umverlegung der Gasleitung weisen wir darauf hin, dass im Falle einer Umlegung der im Ausbaubereich vorhandenen Ferngasleitung mit Vorlaufzeiten für Planung und Materialbeschaffung von bis zu 12 Monaten zu rechnen ist.

Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit uns unter Vorlage detaillierter Planunterlagen abzustimmen.

- 5) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 106 A Blatt 6 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 200/21 und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 2/19, Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen und stillgelegter Leitungsabschnitt

Die Versorgungsanlagen liegen außerhalb des Planungskorridors.

6) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 101 A Blatt 1 von 2, Anlage 14.3

7) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 102 A Blatt 2 von 2, Anlage 14.3

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 2/19, Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/21 und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/36 und außer Betrieb befindlicher Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/36/2 und Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen außer Betrieb befindliche Leitung Nr. 2/19/4

Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009

Ausgleichsmaßnahmen

Sofern Ausgleichsmaßnahmen (Neuanpflanzungen) im Bereich der Versorgungsanlagen vorgesehen sind, bitten wir zu beachten: Anpflanzungen, insbesondere Bäume, stellen eine potenzielle Gefährdung für den Bestand der Ferngasleitungen dar, da das Wurzelwerk die Rohrisolierung und umstürzende Bäume die Leitungen selbst beschädigen können.

Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern zu bestehenden Versorgungsanlagen sind mit einem horizontalen Abstand von mindestens 2,5 m zwischen Stammachse und Außenhaut der Versorgungsanlagen vorzusehen. Bei diesen Abständen sind in der Regel keine zusätzlichen Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen sind dauerhaft stockfrei und begehbar zu halten.

Abschließend bitten wir um weitere Verfahrensbeteiligung.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen werden rechtzeitig im Rahmen der weiteren

Planung mit dem Leitungsträger abgestimmt.

Ein Abgleich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen A 1 und A 3 (Maßnahme A 2 entfällt vollständig aus der Planung) mit den vorhandenen Leitungen zeigt, dass Maßnahmen und Leitungen nicht übereinander liegen. Ein Konflikt zwischen der Maßnahmenplanung und den vorhandenen Leitungen ist nicht gegeben.

Bei Betroffenheit wird weitere Beteiligung zugesichert.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 2**

Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.

Zu unserer Ihnen bereits vorliegenden Stellungnahme möchten wir nachträglich eine Ergänzung hinzufügen:

Die Open Grid Europe GmbH wird vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten Messungen an der Ferngasleitung Nr. 200/36 auf Mantelrohrkontakt vornehmen (Lageplan, 411 VA LP 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 4). Sollte dabei ein Mantelrohrkontakt festgestellt werden, werden die Kosten für die Beseitigung an die DB ProjektBau GmbH weiterbelastet.

### **Gegenäußerung zu Argument 2**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Zu jeweiligen Kostentragungen werden in der Planfeststellung keine Festlegungen getroffen.

### **B.5.25.15 E.On Engineering GmbH**

**Az.: 60679**

**Stellungnahme vom 12.06.2012**

### **Argument 1**

Von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen,

sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.

Wir bestätigen den Eingang Ihrer an die Open Grid Europe GmbH gerichtete Benachrichtigung vom 04.04.2014 zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG für das Vorhaben "Rhein-Ruhr-Express (RRX), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1, Köln-Mülheim Gbf bis Köln-Stammheim". Außerdem bestätigen wir den Eingang Ihrer an die E.ON Engineering GmbH gerichtete Benachrichtigung, die wir in diesem Zuge mitbearbeiten.

Von den auf der beigefügten CD-Rom zur Verfügung gestellten Planunterlagen haben wir Ausdrücke gefertigt.

Die in den nachfolgend aufgelisteten Planunterlagen bereits dargestellten Trassenführungen der Ferngasleitungen haben wir überprüft, tlw. berichtigt, graphisch übernommen und Leitungskenndaten hinzugeschrieben:

- 1) Lageplan, 4 11 VA LP 101 A, Blatt 1 von 6, Anlage 4
- 2) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12
- 3) Lageplan, 4 11 VA LP 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 4
- 4) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 12
- 5) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 106 A, Blatt 6 von 6, Anlage 12
- 6) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 101 A, Blatt 1 von 2, Anlage 14.3
- 7) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 102 A, Blatt 2 von 2, Anlage 14.3

Die Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009 haben wir der Vollständigkeit halber auf dem Lageplan, 4 11 VA LP 101 A, Blatt 1 von 6, Anlage 4 und Leitungslageplan, 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12 graphisch übernommen.

Sie erhalten außerdem die Bestandspläne der Versorgungsanlagen für die betroffenen Leitungsabschnitte. Hinweise zur Lage der Kabelschutzrohranlagen im jeweiligen Schutzstreifen der betreffenden Ferngasleitungen entnehmen Sie bitte ebenfalls diesen Bestandsplänen.

Die Höhenangaben in den Längenschnitten beziehen sich auf den Zeitpunkt der Verlegung - sowohl hinsichtlich der Ferngasleitungen als auch der Kabelschutzrohranlagen. Zwischenzeitliche Niveauänderungen wurden nicht nachgetragen. Die Erdüberdeckung der Kabelschutzrohre (KSR) beträgt bei Verlegung in der Regel mindestens 1 m, im Bereich von öffentlichen Wegen ca. 60 cm.

Die Darstellung der Versorgungsanlagen ist in den Planunterlagen und in den Bestandsplänen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.

Im Folgenden sind die Maßnahmen, die die Versorgungsanlagen betreffen, mit den ent-

sprechenden Auflagen und Hinweisen aufgeführt:

- 1) Lageplan, 4 11 VA LP 101 A Blatt 1 von 6, Anlage 4
- 2) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 101 0, Blatt 1 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

außer Betrieb befindliche Leitung Nr. 2/19/4, Blatt 2

Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009, Blatt 3

Geplante Maßnahmen

Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit uns unter Vorlage detaillierter Planunterlagen abzustimmen.

- 3) Lageplan, 4 11 VA LP 105 A Blatt 5 von 6, Anlage 4
- 4) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 105 A, Blatt 5 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 200/36, Blatt 11

Leitung Nr. 200/36/2, Blatt 1

Wie den beiliegenden Planunterlagen zu entnehmen ist, quert die Ferngasleitung Nr. 200/36 die Gleistrasse bei km 8,849 innerhalb des Planungskorridors.

Hinsichtlich der im Bauwerksverzeichnis, lfd. Nr. 646, aufgeführten Sicherung ggf. Umverlegung der Gasleitung weisen wir darauf hin, dass im Falle einer Umlegung der im Ausbaubereich vorhandenen Ferngasleitung mit Vorlaufzeiten für Planung und Materialbeschaffung von bis zu 12 Monaten zu rechnen ist.

Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit uns unter Vorlage detaillierter Planunterlagen abzustimmen.

- 5) Leitungslageplan, 4 11 VA KT 106 A Blatt 6 von 6, Anlage 12

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 200/21 und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 2/19, Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen und stillgelegter Leitungsabschnitt

Die Versorgungsanlagen liegen außerhalb des Planungskorridors.

6) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 101 A Blatt 1 von 2, Anlage 14.3

7) LBP, Maßnahmenübersichtsplan, 4 11 LP UP 102 A Blatt 2 von 2, Anlage 14.3

Betroffene Versorgungsanlagen:

Leitung Nr. 2/19, Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/21 und stillgelegter Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/36 und außer Betrieb befindlicher Leitungsabschnitt

Leitung Nr. 200/36/2 und Kabelschutzrohranlage im Schutzstreifen

außer Betrieb befindliche Leitung Nr. 2/19/4

Kabelschutzrohranlage GL T/1 09/009

Ausgleichsmaßnahmen

Sofern Ausgleichsmaßnahmen (Neuanpflanzungen) im Bereich der Versorgungsanlagen vorgesehen sind, bitten wir zu beachten:

Anpflanzungen, insbesondere Bäume, stellen eine potenzielle Gefährdung für den Bestand der Ferngasleitungen dar, da das Wurzelwerk die Rohrisolierung und umstürzende Bäume die Leitungen selbst beschädigen können.

Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern zu bestehenden Versorgungsanlagen sind mit einem horizontalen Abstand von mindestens 2,5 m zwischen Stammachse und Außenhaut der Versorgungsanlagen vorzusehen. Bei diesen Abständen sind in der Regel keine zusätzlichen Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich. Die sich aus den Abständen ergebenden Freihaltezonen sind dauerhaft stockfrei und begehbar zu halten.

Abschließend bitten wir um weitere Verfahrensbeteiligung

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen im Nahbereich bzw. im unmittelbaren Bereich der Versorgungsanlagen werden rechtzeitig im Rahmen der weiteren Planung mit dem Leitungsträger abgestimmt.

3) Ein Abgleich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen A 1 und A 3 (Maßnahme A 2 entfällt vollständig aus der Planung) mit den vorhandenen Leitungen zeigt, dass Maßnahmen und Leitungen nicht übereinander liegen. Ein Konflikt zwischen der Maßnahmenplanung und den vorhandenen Leitungen ist nicht gegeben.

Bei Betroffenheit wird weitere Beteiligung zugesichert.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

#### **B.5.25.16 Eisenbahn-Unfallkasse**

**Az.:546-12-V006**

**Stellungnahme vom 29.05.2012**

#### **Argument 1**

Zu den uns vorliegenden Planungsunterlagen zum o.g. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung

##### **1. Gefährdungsbeurteilung**

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

##### **2. Arbeiten im Bereich von Gleisen**

Zur Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich während der Baumaßnahme die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (GUV-V D33) zu beachten.

##### **3. Sicherheitsraum**

Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (GUV-V D30.1) muss neben jedem Fahrbereich auf einer Seite ein ausreichend bemessener Bereich vorhanden sein, in den Beschäftigte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Der Sicherheitsraum muss mindestens 2,00 m hoch, erkennbar und sicher erreichbar sein. Die notwendige Mindestbreite ist in Abhängigkeit von den zulässigen maximalen Fahrgeschwindigkeiten der Schienenfahrzeuge auszulegen. Einbauten in den Sicherheitsraum sind nur dann zulässig, wenn die Beschäftigten den verbleibenden Sicherheitsraum ohne Schwierigkeiten erreichen können. Die Standfläche im Sicherheitsraum muss ein sicheres Stehen ermöglichen, d.h. der Sicherheitsraum muss grundsätzlich außerhalb des geneigten Bereichs der Schotterflanke liegen.

In Bereichen, in denen die geforderten Mindestabstände unterschritten werden oder Einbauten auf Grund ihrer Längsausdehnung die Ausweichmöglichkeit für Beschäftigte behindern, muss durch Gleissperrung sichergestellt werden, dass Schienenfahrzeuge nicht betrieben werden, wenn sich Beschäftigte hier aufhalten.

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



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

Verbotszeichen P006 „Zutritt für Unbefugte verboten“ nach der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ Anlage 1 Nr. 1 ASR A1.3. Das Zusatzzeichen (Grundfläche weiß) nach Abschnitt 5.1 Tab.1

ASR A1.3 ist mit der Zusatzinformation „Betreten nur bei Gleissperrung — Sicherheitsraum nicht vorhanden“ zu beschriften.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers und der Nebenbestimmung als ausgeräumt zu betrachten.

## **B.5.25.17 Nahverkehrszweckverband Rheinland**

**Az.: Wi-OM 2001 46 10**

### **Stellungnahme vom 30.05.2012**

#### **Argument 1**

Aus Sicht der von uns betreuten Maßnahmen des SPNV bestehen keine Bedenken. Allerdings möchten wir darum bitten, dass die DB AG prüft, inwieweit der S-Bahn-Verkehr der Fahrtrichtung Leverkusen - Köln auf das westlich daneben liegende Gütergleis verschoben werden kann, damit in der dann freiwerdenden Gleisachse der Bau des seit langem geplanten Haltepunktes „Berliner Straße“ realisiert werden könnte. Eine wirtschaftliche Belastung des Projektes RRX soll dadurch nicht erfolgen.

#### **Gegenäußerung zu Argument 1**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Betroffenheit des SPNV besteht.

Eine Untersuchung zu Haltepunkt „Berliner Straße“ ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden zurückgewiesen, da sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

## **B.5.26 Bewertung der Einwendungen Privater**

## **B.5.26.1 Bayer Real Estate GmbH**

### **P (1)**

**Stellungnahme vom 25.05.2012**

**Bestätigung der Klärung aller Punkte vom 06.03.2013**

#### **Argument 1**

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung zu oben genanntem Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1.1 Köln-Mülheim Gbf bis Köln-Stammheim (PFA 1.1) des Rhein-Ruhr-Express (RRX) nehmen wir form- und fristgerecht wie folgt Stellung:

Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 liegt zwischen Bahn-km 5,400 bis Bahn-km 9,720 auf dem Gebiet der Stadt Köln und sieht im Wesentlichen eine Anpassung des Gleisabstands "S-Bahn" auf 4,0 m zur Aufnahme des Güterverkehrs vor.

Von den geplanten Maßnahmen im PFA 1.1 sind im Eigentum der Bayer Real Estate GmbH (BRE) stehende Grundstücksflächen betroffen. Indirekt ergeben sich des Weiteren Auswirkungen der Planfeststellung auf der Bahntrasse benachbarte Flächen im Eigentum der BRE.

#### **Gegenäußerung zu Argument 1**

- keine -

#### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Keine Entscheidung notwendig

#### **Argument 2**

1. Bauwerke:

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 8) wird Eigentum der BRE im PFA 1.1 durch nachfolgend genannte Bauwerke in Anspruch genommen.

a) lfd. Nr. 302, km 6,644, Verkehrsfläche, Zuwegung für Rettungseinsatz,

lfd. Nr. 402, km 8,165, Neubau eines Wendehammers und

lfd. Nr. 804, km 8,025, Baustelleneinrichtungsfläche:

Das im Eigentum der BRE stehende Grundstück Gemarkung Dünwald, Flur 61, Flurstück 1714 soll gemäß Grunderwerbsverzeichnis seitens der DB Netz AG zu 870 m<sup>2</sup> für den Neubau eines Wendehammers erworben werden. Zusätzlich sollen 927 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen und - ohne nachvollziehbaren Grund - dauerhaft dinglich gesichert werden.

Diese vorgenannten Flächen Grundstücksnutzungsvertrag sind dem seitens der öffentlichen

BRE durch Eisenbahn- Infrastrukturbetreiber Currenta GmbH & Co. OHG zu betrieblichen Zwecken (Nebenflächen zum Betrieb eines Anschlussgleises für den CHEMPARK) langfristige zur Nutzung überlassen und befinden sich unmittelbar neben dem Anschlussgleis.

Eine Veräußerung dieser Flächen ist seitens der BRE grundsätzlich vorstellbar, unter Übernahme etwaiger unwirtschaftlich geschnittener Restflächen. In diesem Zusammenhang ist die Sicherung bahnbetrieblicher Belange des Eisenbahninfrastrukturbetreibers Voraussetzung für eine Veräußerung. Das schließt eine etwaige Betriebsbeeinträchtigung auf der öffentlichen Trasse des EIU Eisenbahn Köln-Mülheim-Leverkusen (EKML) als Folge der vorgesehenen RRX-Planung selbstredend aus. Über die Behandlung des bestehenden Grundstücksnutzungsvertrags muss zwischen allen Beteiligten Einigung erzielt werden.

Bezüglich des konkreten Grunderwerbs und dessen Wert ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Einigung zu erzielen. Eine direkte Inanspruchnahme von Gleisanlagen des öffentlichen Eisenbahninfrastrukturbetreibers (z.B. durch temporäre oder dauerhafte bauliche Maßnahmen) ist nicht geplant. Hinsichtlich der Sicherstellung eines auch bauzeitlich durchgängigen Bahnbetriebs des CHEMPARK-Anschlussgleises ist unbedingt eine direkte Abstimmung mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber Currenta GmbH & Co. OHG erforderlich.

### **Gegenäußerung Argument 2**

Die vorübergehende Inanspruchnahme für die Baustraße und Baustelleneinrichtungsfläche von 927 m<sup>2</sup> ist für die Gleisanpassung notwendig. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird eine Abstimmung mit der Currenta GmbH & Co. OHG erfolgen.

Die dingliche Sicherung von 927 m<sup>2</sup> resultiert aus den LBP-Maßnahmen.

Die Zuwegung für Rettungseinsätze lfd. Nr. 302 sowie der Wendehammer lfd. Nr. 402 beeinträchtigen den Betrieb des EIU EKML nicht.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

Die Abstimmungen haben rechtzeitig zu erfolgen.

### **Argument 3**

Lfd. Nrn. 305, km 8,230, 306, km 9,185 und nachrichtlich km 9,980 im PFA 1.2, Verkehrsflächen, Zuwegungen für Rettungseinsätze: Diese Festsetzungen betreffen private, im Eigentum der BRE stehende Verkehrsflächen des CHEMPARK zum Zwecke der Nutzung als Zuwegungen für Rettungseinsätze an der Bahnstrecke.

Eine Ausweisung dieser Flächeninanspruchnahme im Grunderwerbsverzeichnis fehlt. U.a. auch betriebliche Belange des CHEMPARK (bestehende und geplante Leitungen) können einer solchen Festsetzung entgegenstehen. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen der Entwicklung des CHEMPARK könnten durch eine solche Planfeststellung ebenfalls erschwert oder verhindert werden. Eine Inanspruchnahme dieser Flächen lehnt die BRE insofern ab.

### **Gegenäußerung Argument 3**

Wir haben Ihre Einwendung zur Kenntnis genommen. Aus unserer Sicht ist die gewählte Lösung der Zuwegungen für Rettungseinsätze wirtschaftlich und bei einem Eintritt eines Einsatzes ist die Einsatzstelle schneller zu erreichen. Zusätzliche Straßen müssen nicht gebaut und instandgesetzt werden.

Die Rettungswege mit den Bauwerksnummern 305 und 306 befinden sich in einem Bereich, in denen keine wesentlichen baulichen Änderungen vorgesehen sind. Da in diesen Bereichen die Planung von Rettungszuwegungen nicht erforderlich ist verzichten wir zwecks Herstellung des Einvernehmens mit der Betroffenen auf die Planfeststellung dieser Flächen. Eine Inanspruchnahme der entsprechenden Flächen erfolgt folglich nicht.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 4**

Lfd. Nrn. 253, km 9,510-9,720, Sickerschlitze:

Beeinträchtigungen, wie z. B. Vernässungen des nebenliegenden Eigentums der BRE durch den Neubau des Sickerschlitzes sind auszuschließen.

### **Gegenäußerung Argument 4**

Wir haben Ihre Einwendung zur Kenntnis genommen. Eine Vernässung des nebenliegenden Grundstücks der BRE durch Neubau des Sickerschlitzes ist ausgeschlossen. Der Sickerschlitze ist mit einem Geotextil ummantelt. Das Filtermaterial sorgt dafür, dass das anfallende Regenwasser mühelos in die unteren Bodenschichten fließen kann.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung des Antragstellers als ausgeräumt zu betrachten.

### **Argument 5**

#### **2. Immissionsschutz**

##### **a) Schall:**

##### **Baulücke (km 7,50 bis km 9,50):**

Ausweislich des zugehörigen Erläuterungsberichts sind zwischen km 7,50 und km 9,50 keine Baumaßnahmen geplant, die als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV einzustufen sind. Somit besteht für diese Bereiche kein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV. Für diesen Bereich wird lediglich geprüft, ob die möglichen Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung bereits im heutigen Zustand überschritten werden und ob durch den Betrieb des RRX höhere Überschreitungen der Schwellenwerte zu erwarten sind.

Für den Fall der Verschlechterung der Lärmsituation durch den Ausbau des RRX und der gleichzeitigen Überschreitung der Schwellenwerte ist die Neutralisation der Lärmsituation sicherzustellen.

Gemäß Lageplan der Immissionsorte, Baulücke (km 7,4+100 bis 9,500) -ldB (Anlage 16.3.5, Planzeichen 4 11 SU LP 208 A und 4 11 SU LP 207 A) treten im Bereich des BRE-Eigentums westlich der Bahnstrecke keine Grenzwertüberschreitungen an den Gebäuden auf. Unterstellt werden dabei die Grenzwerte für Gewerbegebiete. Nachrichtlich weisen wir darauf hin, dass es sich in diesem Gebiet entgegen den Darstellungen der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 16.1, Erläuterungsbericht um tatsächlich bis zu 12-geschossige Gebäude handelt. Die entsprechenden Berechnungen und Festsetzungen sind hierauf zu überprüfen und ggf. neu zu bewerten.

Für die parallel der Bahn verlaufenden Sportanlagen auf dem Eigentum der BRE östlich der Bahnstrecke (s. Lageplan der Immissionsorte, Baulücke (km 7,4+100 bis 9,500) - rdb (Anlage 16.3.5, Planzeichen 4 11 SU LP 205 A)) werden ebenfalls keine Grenzwertüberschreitungen prognostiziert.

Hier weisen wir darauf hin, dass es sich beim Jugend-Fußball-Leistungszentrum Kurtekotten um eine insbesondere auch dem Spitzensport dienende Sportanlage handelt. Dabei kommt es im Rahmen von Training und Wettkampfveranstaltungen zu nicht nur vorübergehenden Aufenthalten in bahnnahe Bereichen. Unseres Erachtens ist bei den zu schützenden Belangen und damit auch bei der Wahl der Aufpunkte der Immissionsmessungen/-prognosen insofern unabhängig von Gebäuden auch auf die bahnnahe Sportflächen und -anlagen abzustellen. Wir vertreten daher die Auffassung, dass hinsichtlich der Lärmimmissionen die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV auch im Bereich der bahnnahe Teile der Sportanlagen nachgewiesen bzw. - ggf. durch gesondert Schutzmaßnahmen - sichergestellt werden muss. Dies bitten wir zu prüfen und neu zu bewerten.

### **Gegenäußerung zu Argument 5**

In der schalltechnischen Untersuchung wurden alle relevanten Gebäude gemäß ihrer tatsächlichen Höhe und Geschosshöhe berücksichtigt. Dies wurde auch für die bis zu 12-geschossigen Gebäude durchgeführt. Die entsprechenden Festsetzungen und Berechnungen sind somit nicht zu beanstanden. Außerdem werden die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung nicht überschritten.

Die Schwellenwerte einer Gesundheitsgefährdung werden an den relevanten, gemäß 16.BImSchV schutzwürdigen Nutzungen nicht überschritten. Sportflächen und -anlagen sind gemäß § 2, der 16.BImSchV nicht als schutzwürdige Nutzungen zu berücksichtigen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin zurückgewiesen. Über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Schallschutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

### **Argument 6**

#### **Erheblicher baulicher Eingriff nach 16. BImSchV (km 9,5 bis km 9,72)**

Im Falle der Linienverbesserung der Gleisanlagen war zu untersuchen, ob die Beurteilungs-

pegel an den relevanten Immissionsorten gem. normierter Kriterien gegenüber dem alten Zustand erhöht werden und dies ursächlich mit der Baumaßnahme zusammenhängt.

Im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs IdB km 9,5 bis km 9,72 liegt eine schutzwürdige Bebauung (Betriebswohnungen) vor. Es handelt sich bei diesem Bereich um ein gemäß FNP planungsrechtlich als "SO - Betriebswohnungen" zu beurteilendes Gebiet mit entsprechenden Beurteilungskriterien und Anspruch auf Lärmschutz.

Die erfolgte Verlagerung der Darstellung entsprechender Untersuchungen (Lagepläne der Immissionsorte mit Darstellung der Messergebnisse) und deren Beurteilung auf den PFA 1.2 als Ergebnis der Festlegung der Begrenzung der Planfeststellungsabschnitte entlang der Kommunalgrenze ist unserer Auffassung nach nicht sachgerecht. Bereits die planfestzustellenden erheblichen baulichen Eingriffe des PFA 1.1 km 9,50 bis km 9,72 sind immissionsrelevant für diesen formal im PFA 1.2 gelegenen Bereich der Betriebswohnungen und müssen insofern immissionschutzrechtlich vollständig abgearbeitet und bewertet werden.

Ein Anspruch auf Schallschutz bzw. die ausreichende Wirkung der bereits bestehenden Schallschutzmaßnahmen ist vor diesem Hintergrund für den benannten Bereich der Betriebswohnungen schon im PFA 1.1 zu prüfen und durch entsprechende Unterlagen (z.B. Lageplan der Immissionsorte) nachvollziehbar nachzuweisen.

### **Gegenäußerung zu Argument 6**

Die genannte schutzwürdige Bebauung (SO Betriebswohnungen) wurde in der schalltechnischen Untersuchung gemäß FNP einer Mischgebietsnutzung zugeordnet. Aufgrund der Lage der Betriebswohnungen im Planfeststellungsabschnitt 1.2 sind diese planungsrechtlich auch in den Unterlagen zu diesem Abschnitt zu berücksichtigen. Dies ist in der entsprechenden schalltechnischen Untersuchung vollumfänglich als „Gebäude innerhalb der Baugrenzen“ geschehen. Allerdings erfolgte auch eine Berücksichtigung in den Unterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 als „Gebäude außerhalb der Baugrenzen“.

Somit erfolgte für die Gebäude im Bereich SO-Betriebswohnungen (km 9,5 - km 9,8) eine wechselseitige Berücksichtigung in beiden Planfeststellungsabschnitten. Eine Benachteiligung der Gebäude durch die Lage im Grenzbereich der Planfeststellungsabschnitte ist somit auszuschließen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin zurückgewiesen. Über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Schallschutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

### **Argument 7**

#### **b) Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen:**

Bereits die erheblichen baulichen Eingriffe des PFA 1.1 sind für den Bereich der Betriebswohnungen immissionsrelevant. Ein möglicher Anspruch auf Schutz vor Erschütterungen und sekundären Luftschallimmissionen für Betriebswohnungen IdB km 9,5 bis km 9,72 ist vor diesem Hintergrund bereits im PFA 1.1 vollständig abzuarbeiten und durch entsprechende Unterlagen nachvollziehbar nachzuweisen. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur

Verfügung.

### **Gegenäußerung zu Argument 7**

Es ist zutreffend, dass im Streckenabschnitt zwischen km 9,5 bis km 9,72, der formal auf den PFA 1.1 entfällt, bereits bauliche Veränderungen am Gleis erfolgen müssen, um die im anschließenden PFA 1.2 vorgesehene deutliche Verschwenkung der Gleisachsen gegenüber der Bestandslage zu ermöglichen. Demnach ist dieser Streckenabschnitt bei der Überprüfung der schalltechnischen Belange in den Untersuchungsabschnitt, der einen erheblichen baulichen Eingriff erfährt, einzubeziehen.

Die Größenordnung, in der die Gleisachse im Bereich der Betriebswohnungen zwischen km 9,5 bis km 9,72 in ihrer horizontalen Lage verändert wird, beläuft sich jedoch auf deutlich weniger als 1,0 m. Bei den gegebenen Abständen der Gebäude mit schutzwürdiger Nutzung (mindestens ca. 25 m) kann plausibel ausgeschlossen werden, dass sich dort eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärken um mindestens 25 % ergeben kann. Insofern kann - anders als bei den im PFA 1.2 aufgrund der im Verhältnis zum Abstand deutlich größeren Lageänderung auch größeren Veränderung der Immissionen - im Abschnitt zwischen km 9,5 bis km 9,72 der Sachverhalt der "Wesentlichen Änderung" in Bezug auf die einwirkenden Erschütterungen schon anhand einer Plausibilitätsbetrachtung ausgeschlossen werden

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Die Einwendungen und Bedenken werden aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin zurückgewiesen. Über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Schutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

### **Bestätigung der Klärung aller Punkte**

Bezüglich des Planfeststellungsabschnitts 1.1 (Köln bis Leverkusen ca. in Höhe S-Bahnstation LEVCHEMPARK) hatten Sie uns im vergangenen Herbst mit Mail vom 05.09. sowie Schreiben vom 13.11.2013 mitgeteilt, dass für die „Rettungs-Punkte“ 305 und 306 im Bereich unseres teilweise eingezäunten Werksgeländes (CHEMPARK Leverkusen) zwischen B 8 und Bahnlinie auf Kölner Stadtgebiet – entgegen der ursprünglichen Planung – keine Planfeststellung und somit keine Festlegung klar definierter Wegeführungen über das Werksgelände (ggf. als Grunddienstbarkeit) zu erfolgen hat, da sich diese Punkte in einer Baulücke befinden.

Wir begrüßen dies ausdrücklich und können Ihnen somit mitteilen, dass wir die noch offenen Punkte im PFA 1.1. als geklärt und abgestimmt ansehen.

### **Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Keine Entscheidung notwendig

## **B. 6 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Sie ist nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden, von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange überwiegen und die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Die Planung mit den angeordneten Schutzvorkehrungen und Auflagen berücksichtigt die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Damit ist eine wirksame Umweltvorsorge sichergestellt. Es ist auch davon auszugehen, dass nach dem für die anderen Planfeststellungsabschnitte vorliegenden Erkenntnissen auch bei einer Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

## **B.7 Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

## **C.Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Beim Oberverwaltungsgericht kann die Klage gemäß der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen vom 01.12.2010 auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Köln, Werkstattstraße 102, 50733 Köln] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen 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.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Köln  
Köln, den 21.08.2014  
Az.: 601ppa/002-2011#002  
VMS-Nr.: 3287485/10**

Im Auftrag

Rudolph

(Dienstsiegel)