



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az.: 64111-601ppa/002-2011#003
VMS-Nr.: 3287899
Datum: 08. Oktober 2018

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 1.2“,

in der Stadt Leverkusen

Bahn-km 9,720 bis 17,100

der Strecke 2650, 2670 Köln – Hamm (Westf.)

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
DB Station & Service AG
DB Energie GmbH
vertreten durch:
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Regionales Projektmanagement
I.BV-W-P(4)
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------------------------|---|-----------|
| A. Verfügender Teil | | 4 |
| A.1 | Feststellung des Plans | 4 |
| A.1 | Planunterlagen | 5 |
| A.2 | Besondere Entscheidungen | 8 |
| A.2.1. | Konzentrationswirkung | 8 |
| A.2.2 | Wasserrechtliche Erlaubnis | 8 |
| A.3 | Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte | 8 |
| A.3.1 | Unterrichtungspflichten | 8 |
| A.3.2 | VVF BAU und VV BAU-STE, VV IST | 8 |
| A.3.3 | Abweichung von Regelwerken | 9 |
| A.3.4 | Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens | 9 |
| A.3.5 | Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung | 9 |
| A.3.6 | Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter | 10 |
| A.3.7 | Straßen, Wege, Zufahrten | 10 |
| A.3.8 | Lärmschutz | 11 |
| A.3.8.1 | Lärmschutz während der Bauausführung | 11 |
| A.3.8.2 | Aktive Lärmschutzmaßnahmen (SSW und BüG) | 12 |
| A.3.8.3 | Passive Lärmschutzmaßnahmen | 12 |
| A.3.9 | Umweltfachliche Bauüberwachung | 13 |
| A.3.10 | Erschütterungsschutz | 14 |
| A.3.11 | Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr | 14 |
| A.3.11.1 | Absicherung der Baustelle | 14 |
| A.3.11.2 | Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze | 14 |
| A.3.12 | Arbeitsschutz | 14 |
| A.3.13 | Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz | 15 |
| A.3.14 | Bauschutt und Abfall | 17 |
| A.3.15 | Bodenschutz und Altlasten | 18 |
| A.3.16 | Bodendenkmalschutz | 18 |
| A.3.17 | Kampfmittelbeseitigung | 19 |
| A.3.18 | Anzeigenpflichten nach Baustellenverordnung | 19 |
| A.3.19 | Anzeigenpflichten für die Vollzugskontrolle | 19 |
| A.3.20 | Wasser- und Abfallwirtschaft | 20 |
| A.3.21 | Nebenbestimmung aufgrund Stellungnahme BezR Köln, Dez.51 | 20 |
| A.3.22 | Nebenbestimmung aufgrund Stellungnahme BezR Düsseldorf, Dez.54 | 21 |
| A.4 | Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge | 22 |
| A.5 | Kosten | 22 |
| B. Begründung | | 22 |
| B.1 | Sachverhalt | 22 |
| B.1.1 | Vorhaben | 22 |
| B.1.1.1 | Anlass und Ziele des Vorhabens | 22 |
| B.2 | Verfahren | 23 |
| B.2.1 | Einleitung des Planfeststellungsverfahrens | 23 |
| B.2.2 | Anhörungsverfahren | 23 |
| B.2.2.1 | Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange | 23 |
| B.2.2.2 | Öffentliche Planauslegung | 24 |
| B.2.2.3 | Vereinigungen | 26 |
| B.2.2.4 | Erörterung | 26 |
| B.2.2.5 | Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde | 27 |
| B.3 | Verfahrensrechtliche Bewertung | 27 |
| B.3.1 | Rechtsgrundlage | 27 |
| B.3.2 | Zuständigkeit | 27 |

| | | |
|-----------|---|-----|
| B.4 | Umweltverträglichkeit | 27 |
| B.4.1 | Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit | 27 |
| B.4.2 | Umweltverträglichkeitsprüfung | 27 |
| B.4.2.1 | Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG | 27 |
| B.4.2.2 | Bewertung nach § 12 UVPG | 31 |
| B.5 | Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens | 31 |
| B.5.1 | Planrechtfertigung | 31 |
| B.5.2 | -entfällt- | 32 |
| B.5.3 | Variantenentscheidung | 32 |
| B.5.3.1 | Varianten | 32 |
| B.5.4 | Schallschutz | 32 |
| B.5.4.1 | Planerischer Schallschutz | 33 |
| B.5.4.2 | Aktiver Lärmschutz | 33 |
| B.5.4.3 | Passiver Schallschutz | 36 |
| B.5.4.4 | Konzeption des Schallschutzes | 36 |
| B.5.4.4.1 | Schalltechnisch untersuchte Varianten | 36 |
| B.5.4.4.2 | Baulärm | 37 |
| B.5.5 | Erschütterungsschutz | 37 |
| B.5.6 | Sekundärer Luftschall | 39 |
| B.5.7 | Elektromagnetische Felder | 39 |
| B.5.8 | Wasserwirtschaft und Gewässerschutz | 40 |
| B.5.9 | Naturschutz und Landschaftspflege | 41 |
| B.5.10 | Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz | 41 |
| B.5.11 | Denkmalschutz | 41 |
| B.5.12 | Land- und Forstwirtschaft | 41 |
| B.5.13 | Brand- und Katastrophenschutz | 41 |
| B.5.14 | Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen | 41 |
| B.5.15 | EG-Prüfverfahren | 41 |
| B.5.16 | Abweichungen von gültigen Regelwerken | 42 |
| B.5.17 | UIG und ZiE | 42 |
| B.5.18 | Kampfmittelbergung | 42 |
| B.5.19 | Bauzeitliche Beeinträchtigungen | 42 |
| B.5.20 | Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter | 42 |
| B.5.21 | VV BAU und VV BAU-STE | 44 |
| B.5.22 | Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange | 44 |
| B.5.23 | Bewertung der Einwendungen Privater | 58 |
| B.6 | Gesamtabwägung | 133 |
| B.7 | Kostenentscheidung | 134 |
| C. | Rechtsbehelfsbelehrung | 134 |

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

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 1.2 Leverkusen, Bahn-km 9,720 bis 17,100 der Strecken 2650, 2670 Köln – Hamm (Westf.)“, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Das Land Nordrhein-Westfalen plant die Einführung des neuen Schienenverkehrsproduktes Rhein-Ruhr-Express (RRX), der zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Regional Express angesiedelt ist. Kernstrecke für den RRX ist die Achse Köln – Düsseldorf - Duisburg - Essen - Bochum - Dortmund. Der Ausbau der Infrastruktur ermöglicht auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund eine Angebotsaufweitung auf vier durchgehende RRX - Verbindungen pro Stunde im 15- Minuten-Takt.

Die Strecke ist in verschiedene Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt. Der Abschnitt PFA 1.2 beginnt an der Stadtgrenze zwischen Köln und Leverkusen und ist 7380 m lang. Er verläuft fast komplett auf dem Stadtgebiet von Leverkusen. Nur ein kleiner Bereich von ca. 50 m im Bereich der Eisenbahnüberführung Carl-Rumpff-Straße liegt auf dem Gebiet der Stadt Köln (Stadtteil Flittard). Das Vorhaben sieht den Bau eines durchgängigen vierten Gleises vor. Hierzu ist von Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis Bahn-km 12,810 der Bau eines zusätzlichen Gleises vorgesehen. Dieses ist westlich der vorhandenen Trasse entlang der Gewerbeansiedlungen und des Forums Leverkusen geplant. Im Bahnhof Leverkusen Mitte ist der Bau eines neuen Inselbahnsteigs vorgesehen. Das bestehende Empfangsgebäude soll hierfür ersatzlos zurückgebaut werden.

Zwischen Bahn-km 13,215 und 16,131 sind auf 2916 m keine Baumaßnahmen vorgesehen.

Hinter dem S-Bahn Haltepunkt Leverkusen Rheindorf zwischen Bahn-km 16,400 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts ist ebenfalls der Bau eines zusätzlichen Gleises westlich der bestehenden Trasse geplant.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Diese sind überwiegend trassen-nah, bis auf eine trassenferne Ersatzmaßnahme. Diese liegt östlich entlang der BAB 3 in Höhe der Stixchesstraße.

Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Maßstab | Bemerkung |
|------------|--|-----------|-----------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 30.06.2016 mit Anhängen 1, 2.1, 2.2 | | |
| 2 | Übersichten | | |
| 2.1.1 | Übersichtskarte km 5,400 – 24,050 | 1:100.000 | |
| 2.1.2 | Übersichtskarte km 5,400 – 24,050 | 1:25.000 | |
| 2.2.1 | Übersichtsplan km 9,720 – 11,356 | 1:5.000 | |
| 2.2.2 | Übersichtsplan km 11,356 – 13,815 | 1:5.000 | |
| 2.2.3 | Übersichtsplan km 13,815 – 16,115 | 1:5.000 | |
| 2.2.4 | Übersichtsplan km 16,115 – 17,100 | 1:5.000 | |
| 2.3.1 | Zuwegung für Rettungseinsätze km 9,720 – 11,356 | 1:5.000 | |
| 2.3.2 | Zuwegung für Rettungseinsätze km 11,356 – 13,815 | 1:5.000 | |
| 2.3.3 | Zuwegung für Rettungseinsätze km 13,815 – 16,115 | 1:5.000 | |
| 2.3.4 | Zuwegung für Rettungseinsätze km 16,115 – 17,100 | 1:5.000 | |
| 3 | Lagepläne | | |
| 3.1 | Lageplan km 9,349 – 10,252 | 1:1.000 | |
| 3.2 | Lageplan km 10,252 – 11,155 | 1:1.000 | |
| 3.3 | Lageplan km 11,155 – 11,607 | 1:500 | |
| 3.4 | Lageplan km 11,607 – 12,058 | 1:500 | |
| 3.5 | Lageplan km 12,058 – 12,574 | 1:1.000 | |
| 3.6 | Lageplan km 12,574 – 13,071 | 1:1.000 | |
| 3.7 | Lageplan km 13,071 – 13,534 | 1:1.000 | |
| 3.8 | Lageplan km 15,861 – 16,735 | 1:1.000 | |
| 3.9 | Lageplan km 16,735 – 17,619 | 1:1.000 | |
| 4 | Regelquerschnitte und kennzeichnende Querschnitte | | |
| 4.1 | Querprofile Bahnstrecke | | |
| 4.1.1 | km 9,900 | 1:100 | |
| 4.1.2 | km 10,940 | 1:100 | |
| 4.1.3 | km 11,550 | 1:100 | |

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Maßstab | Bemerkung |
|------------|--|---------------|-----------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 30.06.2016 mit Anhängen 1, 2.1, 2.2 | | |
| 4.1.4 | km 11,790 | 1:100 | |
| 4.1.5 | km 12,375 | 1:100 | |
| 4.1.6 | km 12,500 | 1:100 | |
| 4.1.7 | km 12,625 | 1:100 | |
| 4.1.8 | km 12,750 | 1:100 | |
| 4.1.9 | km 16,650 | 1:100 | |
| 4.1.10 | km 16,800 | 1:100 | |
| 4.2 | Regelquerprofile Straße | | |
| 4.2.1 | Regelquerprofil Baustraße | 1:100 | |
| 4.2.2 | Regelquerprofil Wirtschaftsweg | 1:100 | |
| 5 | Bauwerkspläne | | |
| 5.1 | Eisenbahnüberführungen | | |
| 5.1.1 | EÜ (FU) Carl-Rumpff-Straße, km 9,977 | 1:100 | |
| 5.1.2 | EÜ Willy-Brandt-Ring, km 10,724 | 1:100 | |
| 5.1.3 | EÜ Manforter Straße, km 11,195 | 1:100 | |
| 5.1.4 | EÜ(FU) Manforter Straße, km 11,305 | 1:100 | |
| 5.1.5 | EÜ(FU) Manforter Straße, km 11,305 SR | 1:50/1:200 | |
| 5.1.6 | EÜ (PU) Leverkusen-Mitte, km 11,690 | 1:100 | |
| 5.1.7 | EÜ (PU) Leverkusen-Mitte, km 11,690 AB | 1:100 | |
| 5.1.8 | EÜ (FU) Rathenaustraße, km 11,900+964 | 1:100 | |
| 5.1.9 | EÜ) Rathenaustraße, km 11,900 | 1:100 | |
| 5.1.10 | EÜ (FU) Rathenaustraße, km 11,964 | 1:100 | |
| 5.1.11 | EÜ Dhünn, km 12,193 | 1:100 | |
| 5.1.12 | EÜ (FU) Windthorststraße, km 12,342 | 1:100 | |
| 5.1.13 | EÜ (FU) 2. Zugang Leverkusen-Mitte, km 11,843 | 1:100 | |
| 5.2 | Regelausführung Schallschutzwände | | |
| 5.2.1 | Regelausführung bei Schallschutzwand | 1:100 | |
| 5.2.2 | Regelausführung bei Schallschutzwand | 1:100 | |
| 5.3 | Regeldetails Zuwegung für Rettungseinsätze | | |
| 5.3.1 | Schallschutzwand im Einschnitt | 1:100 | |
| 5.3.2 | Schallschutzwand in Dammlage | 1:100 | |
| 5.4 | ESTW-Modulgebäude Leverkusen | 1:100/1:1.000 | |
| 5.5 | Vorgesetzte Bauwerke für Schallschutzwände | | |
| 5.5.1 | SSW EÜ Willy-Brandt-Ring, km 10,725 | 1:100 | |
| 5.5.2 | SSW EÜ Manforter Straße, km 11,195 | 1:100 | |
| 5.5.3 | SSW FU Manforter Straße, km 11,300 | 1:100 | |
| 5.5.4 | SSW PU Bhf. Leverkusen, km 11,691 | 1:100 | |
| 5.5.5 | SSW EÜ Rathenaustraße, km 11,900 | 1:100 | |
| 5.5.6 | SSW FU Rathenaustraße, km 11,964 | 1:100 | |
| 5.5.7 | SSW Gasleitung, km 12,156 | 1:100 | |
| 5.5.8 | SSW EÜ Masurenstraße, km 16,744 | 1:100 | |
| 5.6 | Stützwände | | |
| 5.6.1 | Stützwand km 10,742 – 10,875 (Möbelhaus) | 1:100 | |
| 5.5.2 | Stützwand und begehbare Kabelkanal (Forum Leverkusen) | 1:100 | |
| 6 | Bauwerksverzeichnis | | |
| 7 | Grunderwerksverzeichnis | | |
| 8 | Grunderwerkspläne | | |
| 8.1 | Trassennahe Grunderwerkspläne | | |
| 8.1.1 | km 9,349 – 10,252 | 1:1.000 | |
| 8.1.2 | km 10,252 – 11,155 | 1:1.000 | |
| 8.1.3 | km 11,155 – 12,058 | 1:1.000 | |
| 8.1.4 | km 12,058 – 12,574 | 1:1.000 | |
| 8.1.5 | km 12,574 – 13,071 | 1:1.000 | |
| 8.1.6 | km 13,071 – 13,534 | 1:1.000 | |
| 8.1.7 | km 15,861 – 16,735 | 1:1.000 | |
| 8.1.8 | km 16,735 – 17,619 | 1:1.000 | |
| 8.2 | Trassenferne Grunderwerkspläne | | |
| 8.2.1 | km 10,500 | 1:5.000 | |

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Maßstab | Bemerkung |
|-----------|--|-----------|------------------------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 30.06.2016 mit Anhängen 1, 2.1, 2.2 | | |
| 8.2.2 | Retentionsraumausgleich | 1:1.000 | |
| 9 | Baustraßenkonzept | | |
| 9.1 | km 9,720 – 11,356 | 1:5.000 | |
| 9.2 | km 11,356 – 13,815 | M 1:5.000 | |
| 9.3 | km 13,815 – 16,115 | M 1:5.000 | |
| 9.4 | km 16,115 – 17,100 | M 1:5.000 | |
| 10 | Leitungslagepläne | | |
| 10.1 | km 9,349 – 10,252 | 1:1.000 | |
| 10.2 | km 10,252 – 11,155 | 1:1.000 | |
| 10.3 | km 11,155 – 12,058 | 1:1.000 | |
| 10.4 | km 12,058 – 12,574 | 1:1.000 | |
| 10.5 | km 12,574 – 13,071 | 1:1.000 | |
| 10.6 | km 13,071 – 13,534 | 1:1.000 | |
| 10.7 | km 15,861 – 16,735 | 1:1.000 | |
| 10.8 | km 16,735 – 17,619 | 1:1.000 | |
| 10.9 | Lageplan – Trassenvorschlag | 1:250 | |
| 10.10 | Sonderprofil 1 | 1:250 | |
| 10.11 | Sonderprofil 2 | 1:250 | |
| 10.12 | Sonderprofil 3 | 1:250 | |
| 11 | Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte | | |
| 11.1 | Erläuterungsbericht zur hydraulischen Berechnung | | |
| 11.2 | Übersichtspläne Entwässerungskonzept | | |
| 11.2.1 | km 9,720 – km 11,356 | 1:5.000 | |
| 11.2.2 | km 11,356 – 13,815 | 1:5.000 | |
| 11.2.3 | km 13,815 – 16,115 | 1:5.000 | |
| 11.2.4 | km 16,115 – 17,100 | 1:5.000 | |
| 11.3 | Rasterblatt KOSTRA DWD 2000 | | |
| 11.4 | Hydraulische Berechnungen | | |
| 11.5 | Detail Sickerschlitze | 1:25 | |
| 12 | Landschaftspflegerischer Begleitplan | | |
| 12.1 | Erläuterungsbericht | | |
| 12.2.1 | Bestands- und Konfliktplan 1 | 1:2.500 | |
| 12.2.2 | Bestands- und Konfliktplan 2 | 1:2.500 | |
| 12.3.1 | Maßnahmenübersichtsplan 1 | 1:2.500 | |
| 12.3.2 | Maßnahmenübersichtsplan 2 | 1:2.500 | |
| 12.4.1 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 9,344 – 10,247 | 1:1.000 | |
| 12.4.2 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 10,247 – 11,150 | 1:1.000 | |
| 12.4.3 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 11,150 – 12,053 | 1:1.000 | |
| 12.4.4 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 12,053 – 12,567 | 1:1.000 | |
| 12.4.5 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 12,567 – 13,069 | 1:1.000 | |
| 12.4.6 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 13,069 – 13,530 | 1:1.000 | |
| 12.4.7 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 15,863 – 16,734 | 1:1.000 | |
| 12.4.8 | Maßnahmenlageplan (trassennah), km 16,734 – 1,617 | 1:1.000 | |
| 12.5 | Maßnahmenlageplan Stixchesstraße | 1:1.000 | |
| 12.6 | Artenschutzbeitrag | | |
| 12.7 | FFH-Verträglichkeitsprüfung | | |
| 13 | Umweltverträglichkeitsstudie | | nur zur Information |
| 14 | Schalltechnische Untersuchung | | nur zur Information |
| 15 | Erschütterungstechnische Untersuchung | | nur zur Information |
| 16 | Baugrundgutachten | | nur zur Information |
| 17 | Sicherheitsnachweis Aerodynamik / Seitenwind | | nur zur Information |
| 18 | Sonstige Gutachten RRX | | |

| Anlage | Unterlagen- bzw. Planbezeichnung | Maßstab | Bemerkung |
|----------|---|---------|---------------------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 30.06.2016 mit Anhängen 1, 2.1, 2.2 | | |
| 18.1 | Schlussbericht Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen | | nur zur Information |
| 18.2 | Auswirkungen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege mit dem Prognosehorizont 2025 auf den Ausbaubedarf beim RRX | | nur zur Information |
| 18.3 | Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) | | nur zur Information |
| 18.4 | Retentionsraumausgleich Dhünnbrücke | 1:2.000 | nur zur Information |

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 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)).

A.2.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird die wasserrechtliche Erlaubnis zur Gewässernutzung in dem aus den Anlagen 11.1 bis 11.5 ersichtlichen Umfang erteilt.

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 Leverkusen und der Unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

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

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

A.3.3 Abweichung von Regelwerken

- keine –

A.3.4 Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens

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

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

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

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen sind, soweit möglich, 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 Infrastrukturleistungen und sonstige Anlagen Dritter

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

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

A.3.7 Straßen, Wege, Zufahrten

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

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

A.3.8 Lärmschutz

A.3.8.1 Lärmschutz während der Bauausführung

Allgemeine Regelungen

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

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

Baustellenverkehr

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

Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

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

Überwachungsmaßnahmen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat der Vorhabenträger durch regelmäßige Baustel-

lenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Baulärmverantwortlicher

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

Information der Anlieger

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

A.3.8.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß schalltechnischer Untersuchung sind im Bereich des PFA 1.2 Schallschutzwände erforderlich. Hierzu sind wie im Erläuterungsbericht und den Bauwerksplänen dargestellt, 3.634 m Schallschutzwände zu erneuern bzw. neu zu errichten.

Hiermit verbunden ist die Verwendung des „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) viergleisig von km 9,720 bis km 10,350, von km 10,435 bis km 12,165 und von km 16,390 bis km 17,082.

Die Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

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 dem Abschnitt 6 des Erläuterungsberichts zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise

in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

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

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

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

A.3.9 Umweltfachliche Bauüberwachung

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

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

A.3.10 Erschütterungsschutz

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

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

A.3.11 Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr

A.3.11.1 Absicherung der Baustelle

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

A.3.11.2 Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze

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

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

Die Vorgaben der:

- DGUV-V 72 „Eisenbahnen“ (vorher GUV-V D 30.1)
- DGUV-V 77 „Arbeiten in Gleisen“ (vorher BGV D33)
- DGUV-R 101-024 „Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (vorher GUV-R 2150)
- DGUV-I 201-021 „Sicherheitshinweise bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 781)

- DGUV-I 201-051 „Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 8603)
- DGUV-I 214-055 „Sonstige Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb“ (vorher GUV-I 8605)
- DGUV-I 201-048 (bisher GFI 5102) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, Baustein Merkblatt

sind zu beachten.

A.3.13 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

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

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Errichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

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

Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahmen folgenden Pflanzperiode umzusetzen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf Dauer in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

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

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

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

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

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

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

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

Artenschutzmaßnahmen/Abschluss/Monitoring

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

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

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

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

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

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

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

Das geplante Vorhaben ist somit unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

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

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

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

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

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

A.3.14 Bauschutt und Abfall

Es gilt allgemein: die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, des Landesabfallgesetzes und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen sind bei der Beseitigung/Verwertung von Abfall zu beachten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen. Nach dem Landesabfallgesetz (§ 5 Abs. 4 Satz 2 Landesabfallgesetz) sind bei der Durchführung von Baumaßnahmen, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist. Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen optisch oder geruchlich ver-

unreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw. durch die vorangegangene Nutzung entstandene umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden (Geruch, Aussehen etc.), sind die zuständigen Behörden unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise ist einvernehmlich abzustimmen. Für alle Baustellenbereiche, in denen gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen bzw. Verunreinigungen des Schotters zu erwarten sind, ist das Baupersonal durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Gesundheitsgefährdungen zu bewahren. Dazu ist mit der zuständigen Behörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 4, vor Beginn der Baumaßnahme einvernehmlich abzustimmen, welche Schutzmaßnahmen erforderlich und angemessen sind. Die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen, insbesondere arbeitschutzrechtlicher Art, bleibt vorbehalten.

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

A.3.15 Bodenschutz und Altlasten

Im Plangebiet sind altlastenverdächtige Flächen bzw. schädliche Bodenveränderungen nicht auszuschließen. An die Entsorgung von Aushubmaterialien sind erhöhte Anforderungen zu stellen.

Die Erdarbeiten sind gutachterlich zu begleiten. Bauliche Eingriffe in potentiell schadstoffbelastete Bereiche sind als Arbeiten im kontaminierten Bereich anzusehen und entsprechen zu beauftragen. Hierbei sind die arbeits- und umgebungsschutzrechtlichen Vorgaben der BGR 128 (Richtlinie Kontaminierte Bereiche, Berufsgenossenschaftliche Regeln) uneingeschränkt zu berücksichtigen.

Der bei den Erdaushubarbeiten ggf. anfallende kontaminierte Aushub ist zu separieren und ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen/verwerten. Ggf. kann kontaminierter Aushub im Bereich derselben Altlasten-, Altlastenverdachtsfläche in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde wieder eingebaut werden.

A.3.16 Bodendenkmalschutz

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 DSchG NW ist die Entdeckung von Bodendenkmälern in oder auf einem Grundstück unverzüglich der Gemeinde oder dem Landschaftsverband anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind nach § 15 Abs. 2 DSchG NW auch der Eigentümer und die sonstigen Nutzungsberechtigten sowie der Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sobald sie von der Entdeckung erfahren. Die Anzeige eines Verpflichteten befreit die übrigen. § 16 Abs. 1 DSchG NW bestimmt, dass die zur Anzeige Verpflichteten das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu

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

A.3.17 Kampfmittelbeseitigung

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer als 20.000 m² spätestens sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden. Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der 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.3.19 Anzeigepflicht der Vorhabenträgerin zwecks Durchführung der Vollzugskontrolle

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dem Sachbereich 1 der EBA-Außenstelle Köln Beginn und Fertigstellung des Vorhabens schriftlich anzuzeigen. Mit der Anzeige der Fertigstellung

des Vorhabens erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie die mit diesem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Anlagen ordnungsgemäß errichtet und die erteilten Auflagen und Bedingungen erfüllt.

A.3.20 Wasser- und Abfallwirtschaft

Durch den Grundsatz des Wasserhaushaltsgesetzes (§ 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 und um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen“.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Einbau von wieder verwertbaren Reststoffen ist der „Besorgnisgrundsatz“, der folgendermaßen definiert ist:

§ 26 Abs. 2 WHG (oberirdische Gewässer):

„Stoffe dürfen an einem Gewässer nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist“.

§ 34 Abs. 2 WHG (Grundwasser):

„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 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung.

Als Benutzung gelten gemäß § 3 Abs. 2 WHG unter anderem „Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen“. Dies ist beim Wiedereinbau von Boden- und Abbruchmassen zu berücksichtigen.

A.3.21 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme der Bezirksregierung Köln, Höhere Naturschutzbehörde – Dezernat 51

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sowie der Artenschutzbeitrag, beides vom 14.10.2011 und aktualisiert durch den Nachtrag vom 15.06.2015 sowie die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind Bestandteile der Genehmigung.

Wegen des linienhaften Eingriffes und ggf. problematischer Baustelleneinrichtungsflächen ist besonderer Wert auf die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor und während der Bauphase zu legen. Im Bereich des FFH-Gebietes Dhünn hat die ökologische Baubegleitung

zur Bauzeit mind. 1x pro Woche vorbeizuschauen. Frühzeitig, wenn möglich noch diesen Winter sind die Umsiedlungsquartiere für die Zauneidechse vorzubereiten, vgl.

A 12 CEF.

Die Umsiedlungsphasen der Zauneidechse sind in den Monaten zwischen April und September (Schwerpunkt Paarungszeit April-Juni) vor Baubeginn in Absprache mit Unterer und Höherer Naturschutzbehörde und in Abhängigkeit von der Wetterlage vorzunehmen, vgl.

Maßnahme V9CEF.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen V1-V9 sind entsprechend umzusetzen.

Die Rodungsarbeiten der Gehölze sowie das Entfernen und Abschieben von Ruderalflächen sind außerhalb des Zeitraumes Anfang März 01.03. - Ende September 30.09. umzusetzen, vgl.V5.

Eine Ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen und hat schon auch schon vor Rodungstermin die Aufstellung der Schutzzäune zu kontrollieren, vgl. V 6, V7, sowie die Umsiedlung der Echsen zu organisieren, vgl. V9 CEF.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen (AI - A 6, A 9 und A 11- A 12), die Ersatzmaßnahmen (E 7-E 8 sowie E 10) und die Gestaltungsmaßnahmen G 1 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 der Stadt Leverkusen abzustimmen.

Die Maßnahmenflächen sind entsprechend den Pflegekonzepten dauerhaft zu pflegen.

Wichtig ist insbesondere, dass die Offenlandbiotope wie beschrieben regelmäßig in kürzerem Turnus gepflegt werden. Für die Maßnahmenfläche A12 CEF ist entsprechend die Umsiedlung vor und während der Bauphase zu dokumentieren. Fünf Jahre lang nach Bauabschluss ist einmal im Jahr im Mai die Population auf der Fläche A 12 zu erfassen und zu bewerten. Die Fläche ist 5 Jahre lang artgerecht zu pflegen. Sollte die Population sich nicht in ausreichender Größe etabliert haben, sind ggf. in Abstimmung mit Unterer und Höherer Naturschutzbehörde weitere Maßnahmen auf der Fläche erforderlich.

A.3.22 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme der Bezirksregierung

Düsseldorf, Obere Wasserbehörde – Dezernat 54

Zwischen den betroffenen Fernleitungsbetreibern und der Vorhabenträgerin sind verbindliche privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen, die für die Bauphase, die Betriebsphase der Bahnstrecke und der Fernleitungen die technischen und betrieblichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb festlegen.

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

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

A.5 Kosten

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

B.1.1.1 Anlass und Ziele des Vorhabens

Im Land Nordrhein-Westfalen ist unter dem Begriff „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) die Einführung eines neuen Schienenverkehrsproduktes geplant, das qualitativ zwischen dem heutigen Schienenpersonenfernverkehr und dem Regionalexpress angesiedelt ist. Kernstrecke des RRX ist die Achse Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Bochum-Dortmund. Ausgehend von dieser Achse sind Durchbindungen auch in andere Landesteile (sog. Außenäste) berücksichtigt.

Wesentliche Voraussetzung für eine angemessene Planungs- und Betriebsqualität des RRX und der anderen in der RRX-Kernstrecke zu fahrenden Verkehre sind u.a. der Ausbau der Strecke 2670 zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf-Reisholz zu einer durchgehend zweigleisigen Mischverkehrsstrecke sowie Infrastrukturverbesserungen im Bereich Leverkusen-Mitte.

Der RR ist ein Bedarfsplanprojekt des vordringlichen Bedarfs. Das Vorhaben ist mit seinen Teilmaßnahmen Bestandteil des Bedarfsplans des Bundesverkehrswegeplans.

Allgemeine Beschreibung

Der Planfeststellungsabschnitt 1.2 befindet sich auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Leverkusen. Er beginnt in km 9,720 und endet in km 17,100 und hat eine Länge von 7,380 km. An der südlichen Grenze des Planfeststellungsabschnitts 1.2 wird die Planung aus dem PFA 1.1

fortgesetzt. An der nördlichen Grenze geht sie in die Planungen des PFA 1.3 über. Zwischen km 13,215 und km 16,131 sind auf 2.916 m keine Baumaßnahmen vorgesehen. Damit erstrecken sich die Baumaßnahmen in diesem Abschnitt über eine Streckenlänge von 4.464 m. Der Bereich, in dem in diesem Abschnitt die Baumaßnahmen vorgesehen sind, ist charakterisiert durch ebenes Gelände. Es befindet sich fast ausschließlich im innerstädtischen Bereich der Stadt Leverkusen. In diesem Bereich befinden sich westlich der bestehenden Bahnanlagen, wo die Anlage eines zusätzlichen Gleises vorgesehen ist, Gewerbeansiedlungen und das Forum Leverkusen, während östlich davon ausschließlich Wohnbebauung vorhanden ist.

Der Bereich wird geprägt durch den Bahnhof Leverkusen-Mitte, der über vier Bahnsteigkanten verfügt, von denen drei vom Fern- und Regionalverkehr und die vierte vom S-Bahnverkehr genutzt werden. Unmittelbar nördlich des Bahnhofs wird der Flusslauf der Dhünn gequert.

Der ca. 1.000 m lange Bereich am Ende des PFA 1.2, der von den Maßnahmen betroffen ist, ist überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Flächen charakterisiert.

B.2 Verfahren

B.2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 27.10.2011, Az.: I.NPG1, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „RRX, Planfeststellungsabschnitt PFA 1.2 Leverkusen, Bahn-km 9,720 bis 17,100 der Strecke 2650 Köln-Deutz – Hamm (Westf.)“ beantragt. Der Antrag ist am 28.10.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Die Planung wurde im laufenden Verfahren zweimal angepasst und geändert (1. Und 2. Deckblattverfahren).

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:

| Lfd. Nr. | Bezeichnung |
|-----------------|--|
| 1. | Dezernat 25, BR Köln (Verkehringenieure) |
| 2. | Dezernat 32, BR Köln (Regionalentwicklung) |
| 3. | Dezernat 35, BR Köln (Städtebau und Denkmalschutz) |

| Lfd. Nr. | Bezeichnung |
|----------|---|
| 4. | Dezernat 51, BR Köln (Höhere Landschaftsbehörde) |
| 5. | Dezernat 53, BR Köln (Immissionsschutz) |
| 6. | Dezernat 54, BR Köln (Wasser) |
| 7. | Dezernat 55, BR Köln (Arbeitsschutz) |
| 8. | Dezernat 22, BR Köln (Gefahrenabwehr) |
| 9. | Stadt Leverkusen |
| 10. | Stadt Köln |
| 11. | Bezirksregierung Düsseldorf |
| 12. | Bezirksregierung Arnsberg |
| 13. | Landesbetrieb Straßenbau |
| 14. | Bundeseisenbahnvermögen |
| 15. | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr |
| 16. | Bundesanstalt für Immobilienaufgaben |
| 17. | Energieversorgung Leverkusen EVL GmbH |
| 18. | RheinEnergie AG |
| 19. | Stadtwerke Köln |
| 20. | WSW Wuppertaler Stadtwerke |
| 21. | Deichverband Leverkusen |
| 22. | Wupperverband |
| 23. | Deutsche Telekom AG |
| 24. | Unitymedia NRW GmbH |
| 25. | DB Kommunikationstechnik GmbH |
| 26. | Vodafone GmbH |
| 27. | D-Netz Telekommunikation GmbH |
| 28. | NetCologne GmbH |
| 29. | Colt Technology Services GmbH |
| 30. | European Fiber Networks Asset GmbH |
| 31. | PLE.doc |
| 32. | Open Grid Europe GmbH |
| 33. | E.On Engineering GmbH |
| 34. | Amprion GmbH |
| 35. | Westnetz GmbH |
| 36. | Dynamit Nobel |
| 37. | Euvonik Industries GmbH |
| 38. | Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH |
| 39. | Eisenbahn-Unfallkasse |
| 40. | Currenta GmbH & Co. OHG |
| 41. | Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR |
| 42. | Nordrheinische Erdgastransport GmbH |
| 43. | Landesbüro der Naturschutzverbände |
| 44. | Forum Leverkusen |

B.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

a) Ursprungsverfahren

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Leverkusen und der Stadt Köln vom 04.06.2012 bis 03.07.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wur-

den in der Stadt Leverkusen und der Stadt Köln am 30.05.2012 ortsüblich in den Amtsblättern bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 17.07.2012.

Gem. § 27a VwVfG wurden der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung und die Planunterlagen auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln

http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_eisenbahn-Planfeststellungsverfahren/index.html

veröffentlicht.

Zudem wurde die Bekanntmachung auf der Internetseite der Stadt Leverkusen veröffentlicht, in der auch eine Verlinkung auf die o. g. Internetseite der Bezirksregierung Köln zu den Planunterlagen hinterlegt war.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 442 Einwendungen von privat Betroffenen erhoben.

b) 1. Deckblattverfahren

Die Planunterlagen zum 1. Deckblattverfahren wurden auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Leverkusen und der Stadt Köln vom 31.08.2015 bis 30.09.2015 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Leverkusen am 12.08.2015 und in der Stadt Köln am 19.08.2015 ortsüblich in den Amtsblättern bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 14.10.2015.

Gem. § 27a VwVfG wurden der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung und die Planunterlagen auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln

http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_eisenbahn-Planfeststellungsverfahren/index.html

veröffentlicht.

Zudem wurde die Bekanntmachung auf der Internetseite der Stadt Leverkusen veröffentlicht, in der auch eine Verlinkung auf die o. g. Internetseite der Bezirksregierung Köln zu den Planunterlagen hinterlegt war.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen wurden 7 Einwendungen von privat Betroffenen erhoben.

c) 2. Deckblattverfahren

Die Vorhabenträgerin hat eine weitere Umplanung vorgenommen und ein 2. Deckblatt am 11.10.2016 bei Planfeststellungsbehörde eingereicht. Es wurde auf eine Offenlage verzichtet, da der Kreis der Betroffenen bekannt war. Es wurden sämtliche Betroffene angehört, bei

denen sich Änderungen im Grunderwerbsverzeichnis durch das 2. Deckblatt ergeben haben. Auf die Durchführung eines erneuten Erörterungstermins verzichtete die Anhörungsbehörde.

B.2.2.3 Vereinigungen

- entfällt -

B.2.2.4 Erörterung

a) Ursprungsverfahren

Gegen den Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen sind Hinweise der Träger öffentlicher Belange abgegeben sowie 442 private Einwendungen erhoben worden.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind am 07.10. und 08.10.2013 im Forum Leverkusen¹, Büchelter Hof 9, 51373 Leverkusen, erörtert worden.

Der Erörterungstermin ist gemäß § 73 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) mindestens 1 Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden, durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Köln Nr. 38 vom 18.09.2013 und im Amtsblatt der Stadt Leverkusen Nr. 30 vom 18.09.2013.

Hinsichtlich des Ergebnisses wird auf die Niederschrift über den Erörterungstermin verwiesen. Den Einwendern, Betroffenen, Behörden und Stellen, die im Erörterungstermin anwesend waren, wurde jeweils eine Ausfertigung der Niederschrift zugesandt.

Die Erledigungserfordernisse, die sich im Erörterungstermin ergeben haben, sind der Antragstellerin mit Schreiben vom 31.10.2013 mitgeteilt worden. Mit Schreiben vom 04.12.2013 hat die Antragstellerin auf die Erledigungserfordernisse geantwortet.

b) 1. Deckblattverfahren

Die gegen das Deckblatt fristgerecht erhobenen Bedenken Privater und der Träger öffentlicher Belange sind am 30.05.2016 im Forum Leverkusen, Am Büchelter Hof 9, 51373 Leverkusen, erörtert worden.

Der Erörterungstermin ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden, durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Köln vom 11.05.2016 und im Amtsblatt der Stadt Leverkusen vom 26.05.2016.

Hinsichtlich des Ergebnisses des Erörterungstermins wird auf die Niederschrift über den Erörterungstermin verwiesen. Den Einwendern, Betroffenen, Behörden und Stellen, die im Erörterungstermin zum 1. Deckblatt anwesend waren, wurde jeweils eine Ausfertigung der Niederschrift zugesandt.

Der Antragstellerin wurde am 03.06.2016 eine Ausfertigung der Niederschrift und der Erledigungserfordernisse, die sich im Erörterungstermin ergeben haben, übersandt.

B.2.2.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 28.09.2017 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt, die bei der Planfeststellungsbehörde am 29.09.2017 einging. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.3 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.3.1 Rechtsgrundlage

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

B.3.2 Zuständigkeit

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

B.4 Umweltverträglichkeit

B.4.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Über die Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, einschließlich der Wechselwirkungen, ist eine zusammenfassende Darstellung zu erstellen.

Die erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit 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.

Verkehrliche Zielsetzung des Vorhabens ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den schienengebundenen Personenverkehr. Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Schlussbericht der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ von 2006 bestätigt.

Der RRX versteht sich als "Premiumprodukt" des Schienenpersonenverkehrs (SPV). Er soll weitgehend ohne Beeinträchtigung durch andere Zugsysteme verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die regionalen Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden. Das in o. g. Verkehrsstudie entwickelte Produktkonzept 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 min gegenüber dem heutigen Fahrplan erreichen. Das Angebot wird auf der Kernstrecke zwischen Düsseldorf und Duisburg zusätzlich durch zwei weitere RRX-Linien je Stunde ergänzt.

Für die Maßnahme werden im Bereich Köln und Leverkusen- jeweils Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Die Änderungen der bestehenden Bahnstrecke finden im Wesentlichen auf DB-Flächen im Eigentum der DB Netz AG statt. Die Strecke 2670 wird durch den Schienenpersonennahverkehr, die Strecke 2650 durch den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr genutzt.

Bauzeitlich ist sowohl mit Emissionen als auch mit dem Aufkommen von belastetem Aushubmaterial eine erhebliche Mängel zu rechnen. Betriebsbedingt sind insbesondere Immissionen durch den Verkehr von Relevanz. Das betriebsbedingte Aufkommen von Abfällen sowie der Energieverbrauch werden durch geeignete Maßnahmen erheblich reduziert.

Aufgrund der nicht ohne vertiefte Untersuchungen abschätzbaren Immissionen in die Nachbarschaft sowie der naturschutzfachlichen Problematik wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung angeordnet.

Alternativen

Zumutbare Alternativen sind nicht erkennbar.

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

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

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

Bestand

Für folgende Schutzgüter ergeben sich dabei Beeinträchtigungen:

Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden ergeben sich entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen durch den dauerhaften Verlust von schutzwürdigen Böden (Braunerden, Parabraunerden, Pseudogley-Parabraunerden, Brauner Auenboden). Darüber hinaus ist auch der Verlust weiterer Böden allgemeiner Bedeutung als Konflikt zu bezeichnen, da deren Bodenfunktionen durch die dauerhafte Inanspruchnahme dauerhaft verloren gehen.

Schutzgut Wasser

Bezüglich des Grundwassers ist der dauerhafte Verlust von Flächen mit Bedeutung für die Grundwasserdargebotsfunktion (Summe aller positiven Wasserbilanzglieder) als Konflikt zu bezeichnen. Das gesamte Untersuchungsgebiet ist von sehr hoher Bedeutung für die Grundwasserdargebotsfunktion. Einziges vom Eingriff betroffenes Fließgewässer ist die Dhünn. Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Fließgewässer jedoch nicht.

Schutzgut Klima / Luft

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Klima / Luft ergeben sich durch den anlagebedingten Verlust von Gehölzen (Gartenstadtklimatope, Park-, Grünanlagenklimatope) mit Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Pflanzen durch den anlage- und baubedingten Verlust von Biotopen mit mindestens mittlerer Bedeutung. Betroffen sind im PFA 1.2 Gehölze, Grün- und Parkanlagen, Grünland, Ruderalfluren, strukturreiche Gärten und unversiegelte Verkehrsflächen.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere insbesondere durch den Verlust von Lebensräumen von Vögeln und Fledermäusen. Bei den Vö-

geln sind insbesondere Gebüsch- und Baumbrüter (Nachtigall, Grünspecht, Goldammer, Dorngrasmücke durch den Verlust von Gehölzstrukturen betroffen. Bei den Fledermäusen ergibt sich die Betroffenheit aus dem Verlust von Gehölzstrukturen, die für Transfer- und Jagdflüge genutzt werden. Als besonders betroffene Reptilienart ist die Zauneidechse zu nennen, die in Trassennähe und im Bereich bestehender Bahnanlagen reproduziert und deren Lebensräume ebenfalls vom Eingriff betroffen sind. Im Bereich der Dhünnquerung kommt es durch die Rodung von Gehölzen im Baustellenbereich zu einem Verlust von Leitstrukturen für Fledermäuse.

Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen für dieses Schutzgut sind im PFA 1.2 nicht gegeben.

Schutzgut Mensch

In Anbetracht der Vorbelastung des Gebietes durch die vorhandene Infrastruktur des Ballungsraumes Rhein-Ruhr werden die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Erholungsnutzung auf weiten Teilen der Strecke als nicht erheblich eingeschätzt.

Die zu erwartenden Auswirkungen auf Menschen entstehen zum überwiegenden Teil durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung. Betroffen sind Wohngebiete sowie Mischgebiete. Im Erläuterungsbericht sind die Untersuchungen zum Schalltechnischen Gutachten sowie die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen summarisch beschrieben

Maßnahmen zur Vermeidung / Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG

Im Rahmen der Vorhabensplanung 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 Bauflächen 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. Die verbleibende Kompensation wird trassenfern auf einer städtischen Fläche parallel zur BAB A 3 (Stixchesstraße) durchgeführt.

Insgesamt beträgt der Maßnahmenumfang 4,47 ha, davon entfallen 1,26 ha auf Ausgleichsmaßnahmen, 2,70 ha auf Ersatzmaßnahmen und 0,51 ha auf Gestaltungsmaßnahmen auf Bahnnebenflächen. 0,18 ha der Maßnahmenflächen sind doppelt belegt, da auf den Flächen,

die entsiegelt werden können, nach Durchführung der Entsiegelung landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen werden.

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 kompensiert.

B.4.2.2 Bewertung nach § 12 UVPG

Für das vorliegende Vorhaben sind hier insbesondere die Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Schallimmissionen sowie landschaftspflegerische Aspekte relevant. Zwar sind mit dem Bau auch Auswirkungen auf andere Schutzgüter verbunden, doch verbleiben diese im Verhältnis zur Größe des Vorhabens auf einem durchschnittlichen Niveau.

Das Ergebnis zeigt, dass durch die geplanten baulichen Eingriffe zwar an einigen Wohnhäusern eine wesentliche Änderung entsprechend der 16. BImSchV auftritt, diese aber durch die vorgesehenen Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen kompensiert werden können.

Das Vorhaben ist als erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt zu bewerten, der jedoch – unter Berücksichtigung der Maßnahmen – kompensiert werden kann.

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

B.5 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.5.1 Planrechtfertigung

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

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

vgl. BVerwG, Urteil vom 07.07.1978 - 4 C 79/76, BVerwGE 56, 110 [118 f.]; Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15/83, BVerwGE 71, 166 [168]).

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

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

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

B.5.2 -entfällt-

B.5.3 Variantenentscheidung

B.5.3.1 Varianten

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

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

B.5.4 Schallschutz

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke 2650, 2670, Teilabschnitt Leverkusen – wurde eine schalltechnische Untersuchung gemäß der 16. BImSchV durchgeführt.

Der Ausbauabschnitt sieht einen punktuellen Ausbau der bestehenden Infrastruktur im Bereich Leverkusen vor. Die baulichen Eingriffe in den Fahrweg werden als erheblich im Sinne

der 16. BImSchV eingestuft. Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV eintritt.

Hierzu wurde die schalltechnische Situation ohne / mit den baulichen Maßnahmen (POF – PMF) verglichen, wobei eine gemeinsamen Prognosehorizont (2025) abgestellt wurde. Der Prognose-Ohne-Fall beinhaltet die heutige Gleislage und die Verkehrsbelastung gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 für die heutige Infrastruktur. Der Prognose-Mit-Fall berücksichtigt die zukünftigen Gleislagen und die Verkehrsbelastungen gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 unter Berücksichtigung der zukünftigen Infrastruktur.

Als Planungsempfehlung wurde für die betroffenen Wohngebiete eine Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen festgelegt.

Zum Schutz der anspruchsberechtigten Betroffenen werden Schallschutzwände geplant in Verbindung mit dem „Besonders überwachten Gleis“ (BÜG). Ergänzend bestehen bei 56 Gebäuden mit 65 Wohneinheiten dem Grunde nach Ansprüche auf passiven Schallschutz.

B.5.4.1 Planerischer Schallschutz

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

B.5.4.2 Aktiver Lärmschutz

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

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. § 41 BImSchG ordnet Lärmschutz für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen an. Dem entsprechend gilt auch die zur Durchführung des § 41 BImSchG erlassene 16. BImSchV nach ihrem § 1 Abs. 1 für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen. Mit dem Bau eines Schienenweges im Sinne des § 41 BIm-

SchG und des § 1 Abs. 1 der 16 BImSchV ist der Neubau an einer Stelle gemeint, an der bisher kein Schienenweg bestand. Eine wesentliche Änderung eines Schienenwegs liegt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet. Die bauliche Erweiterung stellt eine wesentliche Änderung eines Schienenweges der Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV dar.

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

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

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

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

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für den Eisenbahnverkehrslärm nach der Anlage 2 zur Verordnung ausschließlich zu berechnen. Bei Vorliegen einer wesentlichen Änderung, verbunden mit Grenzwertüberschreitungen sind zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV aktive Schallschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzwände oder -wälle, vorzusehen. Werden diese Grenzwerte auch mit aktiven lärmschutzmaß-

nahmen überschritten, so besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für notwendige Aufwendungen des passiven Schallschutzes.

Mit dem geplanten viergleisigen Ausbau wird die eingleisige Strecke 2670 um ein durchgehendes Hauptgleis, bezogen auf die zweigleisige Strecke 2650 von km 9,80 bis km 12,45 und von km 16,50 bis km 17,10 erweitert, so dass in diesem Bereich eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 vorliegt. Somit wird geprüft, ob eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in den Anliegerbereichen der Baumaßnahme vorliegt.

Beim Umbau der Gleisanlagen zwischen km 9,72 bis km 9,80, km 12,45 bis km 12,80 und km 16,40 bis km 16,50 handelt es sich durch die Linienverbesserung (Achsverschiebung) der durchgehenden Hauptgleise um einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2. Die Untersuchung vergleicht daher folgende Betriebszustände:

- zukünftiges Betriebsprogramm auf den durchgehenden Hauptgleisen des Ist-Zustandes unter Berücksichtigung der maximal fahrbaren Geschwindigkeiten auf den vorhandenen Radien sowie
- zukünftiges Betriebsprogramm auf den durchgehenden Hauptgleisen des Planungs-Zustandes.

In den Bereichen des erheblichen baulichen Eingriffs ist detailliert zu prüfen, ob eine Erhöhung der Beurteilungspegel eintritt, die die Bedingungen für eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV erfüllen.

Entscheidend ist dabei, dass die Erhöhung der Beurteilungspegel ursächlich mit der Baumaßnahme verbunden ist. Tritt eine Erhöhung der Beurteilungspegel im Zusammenhang mit der Baumaßnahme ein, sind die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmvorsorgemaßnahmen erfüllt.

In folgenden Fällen werden die Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 erfüllt, wenn verursacht durch die Baumaßnahme der Beurteilungspegel am Immissionsort

1. um mindestens 3 dB(A) bzw.
2. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Punkt 2 gilt auch, wenn der Beurteilungspegel vor der Baumaßnahme bereits über den Immissionsgrenzwerten lag und mit der Baumaßnahme eine zusätzliche Erhöhung eintritt.

Im Bereich der wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 von km 9,80 bis km 12,45 und von km 16,50 bis km 17,10 kommt es ohne geplante aktive Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an 241 Gebäuden (492 Wohneinheiten). Gemäß EBA Leitfaden "Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersu-

chungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen" sind für diese Betroffenen umfangreiche Verhältnismäßigkeitsprüfungen bzgl. der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Durch die erheblichen baulichen Eingriffe bei km 9,72 bis km 9,80, km 12,45 bis km 12,80 und km 16,40 bis km 16,50 kommt es zu wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 an 6 Gebäuden (12 Wohn- bzw. Nutzungseinheiten). Diese Gebäude haben Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach und sind einer umfangreichen Verhältnismäßigkeitsprüfung bzgl. der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen zu unterziehen.

Die detaillierten Ausführungen zu den Untersuchungen und Ergebnissen, insbesondere der Bildung von Schutzabschnitten sowie der Kosten-Nutzen-Analyse der aktiven Schallschutzmaßnahmen, sind in der Anlage 16 – Schalltechnische Untersuchung enthalten.

In Abhängigkeit von der unterschiedlichen Bebauungsdichte im Untersuchungsraum km 9,72 bis km 12,8 und km 16,4 bis km 17,1 ist eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Auf der Grundlage des EBA Leitfadens "Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen" wurde die Variantenuntersuchung von Schallschutzwänden einer dementsprechenden Effektivitäts- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen. Als Vorzugsvariante verbleibt der Einsatz des "Besonders überwachten Gleises" viergleisig von km 9,720 bis km 10,350, von km 10,435 bis 12,615 und von km 16,390 bis 17,082 sowie der Bau von Schallschutzwänden.

B 5.4.3 Passiver Schallschutz

Mit dem Bau der Schallschutzwände und dem Einsatz des Besonders überwachten Gleises verbleiben Restbetroffenheiten an 56 Gebäuden (65 WE) mit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Diese Gebäude sind durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen.

B.5.4.4 Konzeption des Schallschutzes

Im Rahmen der Planfeststellung wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

B.5.4.4.1 Schalltechnisch untersuchte Varianten

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

grenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

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

Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d. h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Zunächst ist danach zu untersuchen, was für eine optimale, d. h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

B.5.4.4.2 Baulärm

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

B.5.5 Erschütterungsschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde geprüft, welche Einwirkungen aus Erschütterungen bzw. aus sekundärem Luftschall beim zukünftigen Betrieb der Strecke nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme im PFA 1.2 Bayerwerk – Leverkusen-Küppersteg zu erwarten sind und ob diese zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden führen können. Dabei wurde berücksichtigt, dass im gesamten Untersuchungsraum eine erschütterungstechnische Vorbelastung durch die vorhandenen Gleisanlagen der Strecken 2650 und 2670 besteht. Sofern zukünftig Erschütterungs- oder sekundäre Luftschallimmissi-

onen zu erwarten sind, die die Beurteilungsanhaltswerte gemäß DIN 4150-2 bzw. die Immissionsrichtwerte in Anlehnung an die 24. BImSchV überschreiten, wurden die Belastungen im Planfall der bestehenden Vorbelastung (Nullfall) gegenübergestellt. Anhand dieses Vergleichs wurde dann geprüft, ob die geplante Baumaßnahme zu einer "wesentlichen Änderung" im Hinblick auf den Immissionsschutz führt, die erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen erforderlich machen.

Zunächst wurde an 12 exemplarischen Gebäuden Erschütterungsmessungen durchgeführt. Für diese Gebäude wurden anschließend die zukünftigen Immissionen aus Erschütterungen und sekundärem Luftschall für den Prognose-Nullfall, d.h. ohne Berücksichtigung der Baumaßnahme und den Prognose-Planfall (mit Baumaßnahme) prognostiziert.

Im gesamten Streckenabschnitt besteht eine erhebliche erschütterungstechnische Vorbelastung (Prognose-Nullfall) durch die vorhandenen Gleisanlagen. Für den Prognose-Planfall überschreiten die zukünftigen Erschütterungsimmissionen die gültigen Anhaltswerte der DIN 4150-2.

Unter Berücksichtigung der bestehenden und der planungsbedingten Abstände zu nahe gelegenen Gebäuden kommt es im Prognose-Planfall in 9 der 12 exemplarisch untersuchten Gebäude zu einer Steigerung der Erschütterungsimmissionen, die als "wesentliche Änderung" einzustufen ist. Mögliche technische Vorsorgemaßnahmen sind somit hinsichtlich der zukünftigen schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen unter Berücksichtigung des Angemessenheitsgrundsatzes zu prüfen.

Die Einwirkungen aus sekundären Luftschallimmissionen liegen in nahezu allen Gebäuden sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall in einer Größenordnung, der mit den jeweiligen Nutzungen nach Maßgabe der hier herangezogenen Regelwerke verträglich ist. Im gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens ergibt sich in keinem der untersuchten exemplarischen Gebäude eine „wesentliche Änderung“ gegenüber der Vorbelastung. Erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen werden somit hinsichtlich der zukünftigen sekundären Luftschallimmissionen nicht erforderlich.

Die Untersuchungsergebnisse für die exemplarischen Gebäude lassen sich auf die Gesamtheit aller im Einwirkungsbereich der geplanten Baumaßnahme liegenden Gebäude extrapolieren. Die untersuchten Gebäude sind repräsentativ für die jeweils umliegenden Gebäude und deren Übertragungsverhalten hinsichtlich der schienenverkehrsinduzierten Erschütterungen. Aufgrund der hohen Betroffenheit in den einzelnen Bereichen werden im PFA 1.2 erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen dringend erforderlich. Als Vorsorgemaßnahme werden in Teilbereichen besohlte Schwellen eingebaut. Durch diese Schutzmaßnahmen kann gewährleistet werden, dass es nach Realisierung der Ausbaumaßnahmen in nahezu allen Immissionsorten zu keinen gegenüber der Vorbelastung höheren Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen durch den Schienenverkehr kommt. Die Vor-

sorgemaßnahmen können die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen jedoch lediglich deutlich reduzieren. Eine Einhaltung der Anhaltswerte ist bei der gegebenen Vorbelastung und mit den nach dem gegenwärtigen Stand der Technik verfügbaren oberbautechnischen Maßnahmen unter Beachtung des Grundsatzes einer wirtschaftlichen Angemessenheit nicht möglich

B.5.6 Sekundärer Luftschall

Hinsichtlich sekundärer Luftschallimmissionen werden unter Berücksichtigung des empfohlenen Schutzkonzeptes die, in Anlehnung an die 24. BImSchV zulässigen Beurteilungspegel in allen exemplarischen Gebäuden eingehalten. Diese unterschreiten in allen Gebäuden die Beurteilungspegel der Vorbelastung (Prognose-Nullfall).

B.5.7 Elektromagnetische Felder

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

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

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

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

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

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

B.5.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

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

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

Eine Benutzung der Gewässer bedarf nach § 2 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung. Als Benutzungen gelten gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG auch Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen. Diese Grundsätze der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes sind insbesondere beim Wiedereinbau von Boden- und Abbruchmassen zu berücksichtigen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält zum Schutz der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers zahlreiche Nebenbestimmungen.

B.5.9 Naturschutz und Landschaftspflege

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

B.5.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

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

B.5.11 Denkmalschutz

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

B.5.12 Land- und Fortwirtschaft

- entfällt -

B.5.13 Brand- und Katastrophenschutz

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

B.5.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

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

B.5.15 EG-Prüfverfahren

Soweit das Vorhaben den Bau oder die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des Transeuropäischen Netzes (TEN) betrifft, hat der Vorhabenträger gemäß §§ 6, 9 TEIV i. V. m. §§ 2, 4

VV IST beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

B.5.16 Abweichungen vom gültigen Regelwerk

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

B.5.17 UIG, ZIE

- entfällt -

B.5.18 Kampfmittelbergung

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

B.5.19 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

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

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

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

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

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

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

Dem stehen auch die von verschiedenen Beteiligten vorgetragenen Gründe gegen die Planung, insbesondere im Hinblick auf die negativen Auswirkungen, nicht entgegen. Die für die

Betroffenen eintretenden Nachteile müssen, soweit ihnen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht abgeholfen werden konnte, privatrechtlich bzw. in einem von der Planfeststellung getrennt durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

Grundlage der Entscheidung der Enteignungsbehörde sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben. Der Grunderwerbsplan sollte dabei mindestens im Maßstab 1:1000 gefertigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988 - 4 C 1.85, NVwZ 1989, 252). Zeigt sich bei der Bauausführung, dass auf Flächen zugegriffen werden muss, die in den planfestgestellten 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 die Vorhabenträgerin, das Grundstück bzw. das Recht eines Dritten zur Realisierung des Vorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Betroffenen oder der vorzeitigen Besitzeinweisung. Der Planfeststellungsbeschluss bildet die Grundlage für die Enteignung und die vorzeitige Besitzeinweisung. Die Planfeststellung macht Verhandlungen des Vorhabenträgers mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

B.5.21 VV BAU und VV BAU-STE

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

B.5.22 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.5.22.1 Bezirksregierung Köln, Dezernat 22 (Gefahrenabwehr)

Das Dezernat verweist auf die Stellungnahmen der Berufsfeuerwehren der Städte Köln und Leverkusen und erhebt keine Bedenken, wenn die Forderungen der Feuerwehren berücksichtigt werden. Die Vorhabenträgerin sichert dies zu.

Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich.

B.5.22.2 Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (Verkehrsingenieure)

Das Dezernat erhebt keine Bedenken.

Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich.

B.5.22.3 Bezirksregierung Köln, Dezernat 32 (Regionalplanung)

Das Dezernat erhebt keine Bedenken.

Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich.

B.5.22.4 Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Städtebau und Denkmalschutz)

Das Dezernat erhebt keine Bedenken.

Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich.

B.5.22.5 Bezirksregierung Köln, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)

Das Dezernat erhebt Bedenken hinsichtlich der Realkartierung von Reptilien (Zaun- und Mauereidechse) und regt die Schaffung von Ersatzbiotopen an. Die Vorhabenträgerin hält den Untersuchungsrahmen für ausreichend und stimmt der Realkartierung erst ein Jahr vor Baubeginn zu.

Nach weiteren Abstimmungsgesprächen erklärt das Dezernat die Bedenken für ausgeräumt, wenn Nebenbestimmungen zu folgenden Themen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden:

- 1) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) / Artenschutzbeitrag
- 2) Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen der Tierwelt (Artenschutz)
- 3) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen)
- 4) Pflege und Monitoring der Maßnahmenflächen

Die Vorhabenträgerin stimmt der Aufnahme der Nebenbestimmungen zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Nebenbestimmungen werden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.6 Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde) sowie Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde)

In ihrer Eigenschaft als Obere Wasserbehörde verweist das Dezernat 54 auf die Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Leverkusen und bittet um deren Beteiligung am Anhörungsverfahren. Sowohl die Stadt Leverkusen als auch die Stadt Köln sind am Anhörungsverfahren beteiligt worden.

Das Dezernat 54 ist zudem Zulassungsbehörde für die Rohrleitungs-Fernleitung der Air Liquide Deutschland zuständig. Im laufenden Anhörungsverfahren wurde die Zuständigkeit geändert.

Durch Erlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV NRW) vom 26.06.2014 wurde die Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, als zuständige Genehmigungs- und Anzeigebehörde für die Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage der Air Liquide Deutschland bestimmt. Daher wurde ab dem 1. Deckblattverfahren die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54 am Anhörungsverfahren beteiligt.

Das Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf teilt mit Schreiben vom 06.10.2015 Hinweise und Auflagen mit. Sie fordert die Aufnahme einer Nebenbestimmung in den Beschluss, in der zwischen den betroffenen Fernleitungsbetreibern Open Grid Europe GmbH, der Air Liquide Deutschland GmbH und der Vorhabenträgerin verbindliche privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen sind, die für die Bauphase, die Betriebsphase der Bahnstrecke und der Fernleitungen die erforderlichen technischen und betrieblichen Anforderungen für einen sicheren Betrieb der Anlagen festgelegt werden. Diese Vereinbarungen sind dem Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf vor Baubeginn vorzulegen. Die Vorhabenträgerin folgt der Rechtsauffassung der Bezirksregierung Düsseldorf und versichert die Erstellung einer Leitungsänderungsvereinbarung, in der die technische Einigung, die Baudurchführung sowie eine Kostenregelung enthalten sein werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Nebenbestimmung wird in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.5.22.7 Bezirksregierung Köln, Dezernat 55 (Arbeitsschutz)

Das Dezernat teilt arbeitsschutzrechtliche Hinweise mit. Die Vorhabenträgerin ist mit der Aufnahme der Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss einverstanden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Hinweise werden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.5.22.8 Stadt Leverkusen

Die Stadt Leverkusen begrüßt grundsätzlich den Ausbau der Bahnstrecke. Jedoch sind noch Änderungen und Anpassungen in der Planung erforderlich. Im Rahmen des 1. und 2. Deckblatts wurden Umpfanungen vorgenommen, die in enger Abstimmung mit der Stadt Leverkusen erstellt wurden. Die Vorhabenträgerin greift die Hinweise, Anregungen und Bedenken weitestgehend auf. Die Stadt unterstützt zudem die zahlreichen privaten Einwendungen und fordert freiwillige Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Baulücke.

Die Vorhabenträgerin verweist auf die Rechtslage, nach der in der Baulücke kein Anspruch auf Schallschutz besteht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Streckenabschnitt im Bereich von Bahn-km 13,215 bis Bahn km 13,151 ist bereits viergleisig ausgebaut und es finden dort keine Baumaßnahmen statt. Dieser Bereich wird als Baulücke bezeichnet. In dieser Baulücke finden keine baulichen Veränderungen statt, die als erheblicher baulicher Eingriff i.S.d.16. BImSchV einzustufen sind. Somit besteht für diesen Bereich kein gesetzlicher Anspruch auf eine Anpassung der bereits vorhandenen Schallschutzmaßnahmen bzw. Lärmvorsorge.

B.5.22.9 Stadt Köln

Die Stadt Köln betont die Forderung nach einem Halt des RRX in Köln-Mülheim. Ferner wird eine Verlängerung der Schallschutzwand bei Bahn-km 9,720 gefordert.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass diese Forderungen den Planfeststellungsabschnitt 1.1 betreffen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderungen betreffen Bereiche außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches dieses Planfeststellungsverfahrens und werden daher zurückgewiesen.

B.5.22.10 Polizeipräsidium Köln

Das Polizeipräsidium bittet um Beteiligung im weiteren Verfahren im Rahmen der technischen und städtebaulichen Kriminalprävention.

Die Vorhabenträgerin sichert dies zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.11 Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelräumdienst

Der Kampfmittelräumdienst teilt folgende Auflage mit:

„Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 qm 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.“

Die Antragstellerin stimmt zu, dass die Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Die Vorhabenträgerin sichert dies zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflage wird in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.12 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW

Das Landesamt verzichtet auf eine Stellungnahme.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.13 Landesbetrieb Straßenbau NRW

Der Landesbetrieb weist darauf hin, dass der Betrieb der Bundesautobahnen in keiner Weise gestört werden darf. Er bittet um frühzeitige Vorlage der Brückenbauwerksentwürfe.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Hinweise werden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.14 Bundeseisenbahnvermögen (BEV)

Das BEV verzichtet auf eine Stellungnahme.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.15 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Bundesamt weist darauf hin, dass die Bundesautobahn BAB1 unterquert wird. Es bittet um frühzeitige Mitteilung an das Landeskommmando Hessen über Beginn und Ende der Bau- maßnahmen.

Die Vorhabenträgerin sichert dies zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Hinweis wird in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.16 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Die Bundesanstalt verzichtet auf eine Stellungnahme.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.17 Energieversorgung Leverkusen GmbH & Co.

Die EVL teilt mit Stellungnahme vom 09.07.2012 mit, dass deren Leitungen aus den Berei- chen Strom, Beleuchtung, Fernmelde, Gas und Wasser betroffen sind. Die Vorhabenträgerin sichert weitere detaillierte Abstimmungen in den weiteren Planungsphasen zu. Weiterhin gibt die Vorhabenträgerin weiteren Schriftverkehr vom 27.11.2013 mit der EVL zu den Akten. Hierin wird auf die geforderten Abstimmungen zu den Regen- und Abwasserkanälen einge- gangen. Ein gefordertes Beweissicherungsverfahren für alle Abwasserkanäle wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.18 RheinEnergie AG

Die RheinEnergie AG informierte über ihre Anlagen im Plangebiet und verzichtete im weite- ren Verfahren auf eine Stellungnahme.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.19 Stadtwerke Köln GmbH

Die Stadtwerke Köln GmbH gibt eine Stellungnahme für die Rheinische NETZ Gesellschaft mbH, die Kölner Verkehrsbetriebe AG und die Häfen und Güterverkehr Köln AG ab. Alle Gesellschaften sind nicht von dem Bauvorhaben betroffen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.20 Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.21 Deichverband Leverkusen

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.22 Wupperverband

Der Wupperverband teilt mit Schreiben vom 13.07.2012 mit, dass im Verbandsgebiet die Dhünn gequert wird. Der Verband fordert, dass die Freibordhöhen und Retentionsräume ausreichend dimensioniert sind. Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Gegenäußerung darauf hin, dass für die zuständige Untere Wasserbehörde die Berechnungen der Retentionsräume ausreichend sind. Im Anhörungsverfahren zum 1. Deckblatt ist der Wupperverband beteiligt worden und hat sich nicht weiter geäußert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.23 Deutsche Telekom AG

Die Deutsche Telekom AG ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt worden. Die Telekom AG hat bezüglich ihrer Anlagen und Leitungen in diesem Anhörungsverfahren 2012 keine Stellungnahme abgegeben. Erst im 1. Deckblattverfahren hat die Corpus Sireo Asset Management Commercial GmbH als Vertreter der Telekom AG Einwendungen erhoben, die sich auf die Anlagen der Telekom und auf die

Belange als betroffene Grundstückseigentümerin beziehen. Die Corpus Sireo weist auf die Telekommunikationsanlagen und –leitungen hin, die gesichert und verlegt werden müssen Weiterhin werden bezüglich des notwendigen Grunderwerbs der Telekom weitere Abstimmungen mit deren Vertreter Corpus Sireo gefordert. Die Vorhabenträgerin sagt dies zu. Es wird darauf hingewiesen, dass keine baurechtswidrigen Verhältnisse bezüglich der Abstandsflächen der Betriebsgebäude in der Grenzbebauung geschaffen werden dürfen. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Stadt Leverkusen in die Planungen der Maßnahmen in der Heinrich-von-Stephan-Straße eingebunden ist und keine Bedenken zu den Abstandsflächen geäußert hat. Zu den durch die Maßnahme wegfallenden Stellplätzen wird von der Corpus Sireo gefordert, dass diese ersetzt werden. Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie vorsieht die Stellplätze an der Westseite des Grundstücks zu ersetzen. Die dazu erforderlichen Vereinbarungen mit der Stadt Leverkusen hat die Vorhabenträgerin bereits getroffen. Im 2. Deckblattverfahren äußert die Corpus Sireo größtenteils die bereits im 1. Deckblattverfahren vorgebrachten Einwendungen und Hinweise. Weitere Abstimmungen werden von der Vorhabenträgerin zugesichert. Mit Schreiben vom 06.04.2017 die Anhörungsbehörde der Corpus Sireo die Gegenäußerung zum 2. Deckblatt übersandt und um Mitteilung gebeten, ob den Hinweisen, Bedenken und Anregungen Rechnung getragen wurde. Sollten einige Punkte der Stellungnahme nicht ausgeräumt worden sein, wurde um Mitteilung gebeten.

Die Corpus Sireo hat sich nicht weiter zum Verfahren geäußert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.24 Unitymedia NRW GmbH

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.25 DB Kommunikationstechnik GmbH

Die DB Kommunikationstechnik weist auf ihre Leitungen und Anlagen hin. Die Vorhabenträgerin sichert in ihrer Gegenäußerung zu, diese zu berücksichtigen. Die DB Kommunikationstechnik bestätigt, dass die Hinweise ausreichend berücksichtigt wurden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.25a Vodafone GmbH

Auf Hinweis der DB Kommunikationstechnik GmbH wurde die Vodafone GmbH ebenfalls am Anhörungsverfahren beteiligt. Die Vodafone GmbH weist darauf hin, dass im Planbereich Anlagen der D-Net Telekommunikation GmbH und Glasfaserleitungen der NGN Fiber Network KG liegen. Die D-Net bestätigt die Lage der Vodafone Kabel und Leitungen und bittet im Falle der Umverlegung um Beteiligung mindestens 3 Monate vor Baubeginn. Die NGN Fiber Network bestätigt ebenfalls die Lage der betroffenen Leitungen. Diese sind in den Planungen bereits als Leitung der Vodafone enthalten und entsprechend berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.26 NetCologne GmbH

Die NetCologne weist auf ihre Leitungen und Anlagen hin und legt Pläne vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.27 Colt Technology Services GmbH

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.28 European Fiber Networks Asset GmbH

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.29 PLE.doc GmbH

Die PLE.doc GmbH vertritt die Interessen der Gasline GmbH & Co. KG und der Open Grid Europe GmbH (OGE) Die OGE ist Rechtsnachfolgerin der früheren Leitungseigentümerin E.ON Ruhrgas AG. Sie teilt mit, dass Leitungen, Kabel und Anlagen der OGE, Thyssengas GmbH, Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH, Gasline, Telekommunikationsnetz deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co KG und E.ON Engineering

GmbH betroffen sind. Die PLE.doc stellt grundsätzlich die Forderung, dass die geplante Bahntrasse des PPX einschließlich der Nebenanlagen (z.B. Masten, Kabeltrassen, Entwässerung, Böschungen, Sickergruben etc.) außerhalb der Schutzstreifen errichtet werden. Die mitgeteilten Hinweise bezüglich der zu vertretenden Anlagen wurde von der Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung, Erörterungs- und Abstimmungsterminen aufgegriffen, mit Ausnahme der Planungen parallel der Heinrich-von-Stephan-Straße, in der die OGE-Gasleitung betroffen ist. Im Bereich des geplanten neuen Gleises liegt eine Ferngasleitung der OGE, daher muss diese verlegt werden. In der Heinrich-von-Stephan-Straße liegen bereits ein Misch- und Regenwasserkanal, eine Fernwärmeleitung, eine Wasserleitung, eine Beleuchtungsleitung und eine Telekomleitung. Somit kann aufgrund der Platzbeschränkungen der von der OGE geforderte Schutzstreifen nicht eingehalten werden. In zahlreichen engen Abstimmungen mit der PLE.doc und der OGE hat die Vorhabenträgerin in den Deckblättern Umplanungen vorgenommen. Es besteht grundsätzlich Einigkeit zwischen den Parteien, zu den Umplanungen der OGE-Gasleitung im 2. Deckblatt und es bestanden nur noch einige Bedenken, die die Vorhabenträgerin in weiteren Abstimmungen ausgeräumt hat.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.30 Amprion GmbH

Mit Schreiben vom 04.07.2012 zum Ursprungsverfahren und 26.08.2015 zum 1. Deckblattverfahren teilt die Amprion die Lage ihrer betroffenen Höchstspannungsfreileitungen mit. Die Vorhabenträgerin greift in der jeweiligen Gegenäußerung die Hinweise der Amprion auf. Die Amprion erklärt daraufhin, dass die Vorhabenträgerin die Hinweise in der Synopse sowohl im Ursprungsverfahren als auch im 1. Deckblattverfahren ausreichend berücksichtigt hat. Im 2. Deckblattverfahren wurde die Amprion nicht beteiligt, da sie durch die Änderungen nicht betroffen ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.31a Westnetz GmbH (vormals RWE Westfalen-Weser-Ems)

Die Stellungnahme der RWE Westfalen-Weser-Ems betrifft nur das unterirdisch verlaufende 110 kv Hochspannungskabel Opladen-Monheim. Die RWE teilt Lage und Verlauf des Kabels mit und übersendet entsprechende Pläne. Die mitgeteilten Hinweise greift die Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung auf. Im 1. Deckblatt teilt die Westnetz, Speziale Service Strom mit, dass eine Umfirmierung stattgefunden hat und sie nun den Aufgabenbereich der RWE übernommen hat.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.31b Westnetz GmbH (vormals RWE Wesfalen-Weser-Ems)

Die unter Nr. 31b abgegebene Stellungnahme der RWE betrifft die oberirdisch verlaufenden Hochspannungsfreileitungen. Die RWE teilt die Hochspannungsfreileitungen betreffenden Hinweise mit, die in der Gegenäußerung von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen bzw. deren Einhaltung zugesagt werden. Im 1. Deckblatt teilt auch diese Abteilung der Westnetz, Spezialservice Strom mit, dass eine Umfirmierung stattgefunden hat und sie nun den Aufgabenbereich der RWE übernommen hat.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.32 Dynamit Nobel GmbH

Es werden keine Bedenken erhoben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.33 Infracor GmbH

Die Infracor GmbH vertritt die Interessen der AIR Liquide Deutschland GmbH, deren Fernleitung im Planfeststellungsabschnitt verläuft. Sie erhebt mit Schreiben vom 09.07.2012 Bedenken. Die Vorhabenträgerin greift die Bedenken in ihrer Gegenäußerung auf und sichert eine weitere Beteiligung und detaillierte Abstimmungen zu, die Anmerkungen und Hinweise werden in die Ausschreibungsunterlagen übernommen und bei Beauftragung dem Auftragnehmer deren Beachtung und Einhaltung auferlegt. Die Infracor GmbH wurde am Anhörungsverfahren für das 1. Deckblatt beteiligt und hat sich nicht geäußert. Im 2. Deckblattverfahren erfolgte keine Beteiligung, da die Interessen der Infracor nicht betroffen werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.34 Unfallversicherung Bund und Bahn

Die Eisenbahn-Unfallkasse teilt mit Stellungnahme vom 28.06.2012 Auflagen gem. Unfallverhütungsvorschrift und Arbeitsschutzgesetz mit. Die Antragstellerin stimmt den mitgeteilten Auflagen zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflagen werden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.35 Zweckverband Nahverkehr Rheinland

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) erhebt Bedenken. Er fordert im Bahnhof Leverkusen Mitte eine Bahnsteigverlängerung auf 220m und den Bau einer 2. Personenunterführung auf der Westseite. Die Forderungen werden im Rahmen des 1.Deckblattes berücksichtigt und der NVR erklärt seine Bedenken für ausgeräumt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.36 Currenta GmbH & Co. KG

Die Currenta teilt mit Stellungnahme zum 1. und 2. Deckblattverfahren ihre Auffassung mit, dass der Bereich Chempark westlich der Friedrich-Ebert-Straße schalltechnisch als Gewerbegebiet bezeichnet wird. Im Flächennutzungsplan sei der Bereich jedoch als „Industriegebiet“ bezeichnet worden. In der „Beamtenkolonie“ seien die Flächen als „Sondergebiet, in dem Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter untergebracht sind“ eingestuft.

Die Vorhabenträgerin weist in beiden Gegenäußerungen darauf hin, dass § 2 der 16. BImSchV keine Einstufung als „Industriegebiet und „Sondergebiet, in dem Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter vorsieht. Daher hat die Vorhabenträgerin den Bereich „Industriegebiet“ als „Gewerbliche Nutzung“ eingestuft. Der Bereich der „Beamtenkolonie“ ist schalltechnisch dem Gebiet in Anlehnung an Dorf-, Kern- und Mischgebiet zugeordnet worden.

Der Einwand der Currenta, dass sie nicht erkennen kann, ob die Schallschutzwände im Bereich „Beamtenkolonie“ beidseitig schallabsorbierend ausgeführt werden, wird ebenfalls im 1. und im 2. Deckblattverfahren thematisiert. In beiden Gegenäußerungen weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Schallschutzwände beidseitig hochabsorbierend errichtet werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin ist eindeutig und nachvollziehbar. Es handelt es sich nur noch um eine redaktionelle Unstimmigkeit in der Bezeichnung des schalltechnisch zu beurteilenden Gebiets, an der schalltechnischen Beurteilungsgrundlage des Gebiets besteht zwischen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin Einvernehmen.

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.37 Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AöR

Mit Schreiben vom 06.10.2015 teilen die Technischen Betriebe (TBL) die Lage der betroffenen Anlagen mit. Die Hinweise werden größtenteils in der Gegenäußerung aufgegriffen. Die TBL erklärt sich darüber hinaus mit der Kanalverlegung an der Windthorststraße nicht einverstanden. Sie befürchtet ein zeitliches Problem im Bauablauf und bezweifelt, dass eine Prüfung und etwaige Beseitigung von Kampfmitteln durchführbar ist. Die Vorhabenträgerin führt im Erörterungstermin zum Deckblatt aus, dass die Baumaßnahmen an der Windthorststraße an das Ende des Ausbaus gestellt werden, damit ein längerer Zeitraum für die Kanalverlegung zur Verfügung steht. Zudem sichert die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung mit der Kampfmittelbeseitigung und Stadt Leverkusen zu. Der Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf wurde bereits im Anhörungsverfahren und den Deckblättern als TÖB Nr. 11 beteiligt und hat um Aufnahme entsprechender Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss gebeten. Die Stellungnahme der TBL zum 2. Deckblattverfahren wird in der Gegenäußerung aufgegriffen und den Hinweisen wird zugestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Auflagen werden in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.38 Nordrheinische Erdgastransportgesellschaft mbH

Als Inhaberin betroffener Leitungen wurde die Nordrheinische Erdgastransportgesellschaft am Anhörungsverfahren beteiligt. Die Interessen der Nordrheinischen Erdgastransportgesellschaft mbH werden von der PLE.doc vertreten. Hierzu wird auf die Ausführungen zu B.5.22.29 dieses Beschlusses verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.39 Bezirksregierung Arnsberg

Im Anhörungsverfahren zum 1. und im 2. Deckblatt wird die Bezirksregierung Arnsberg beteiligt. Die Bezirksregierung teilt mit, dass sich das Gebiet außerhalb verliehener Bergwerksfelder befindet. Mit bergbaulichen Einwirkungen sei daher nicht zu rechnen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.22.40 Landesbüro der Naturschutzverbände

Das Landesbüro wurde im Rahmen der Anhörung zum 2. Deckblatt beteiligt. Dem Landesbüro wurde ein digitaler Datenträger mit den Planunterlagen übersandt. Die Interessen des Landesbüros der Naturschutzverbände werden vom BUND, Kreisgruppe Leverkusen, wahrgenommen. Die Anhörungsbehörde hat den Einwender auf die öffentliche Bekanntmachung hingewiesen, digitale Planungsunterlagen sowie im Verfahren auch Planungsunterlagen in Papierform übersandt.

Der Vertreter des BUND rügt die ordnungsgemäße Beteiligung. Ferner rügt er die Verlegung von Parkplätzen und öffentlichen Wegen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die bei der Einleitung geltende Fassung des § 18a Nr.2 Allgemeines Eisenbahngesetz hat geregelt, dass die anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, von der Anhörungsbehörde von einer Offenlage benachrichtigt werden. Diese Benachrichtigung erfolgt durch die öffentliche Bekanntmachung. Sowohl die Offenlage der Planunterlagen zum Ursprungsverfahren als auch für das 1. Deckblatt wurden in den Städten Köln und Leverkusen ortsüblich bekannt gemacht. Die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände ist demnach ordnungsgemäß erfolgt.

Maßnahmen, die von der Stadt Leverkusen in eigener baurechtlicher Zuständigkeit durchgeführt werden, wie die Bebauungsplanverfahren zur Verlegung des Rad- und Fußgängerweges und Umbau des Busbahnhofes, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.5.22.41 Forum Leverkusen

Das Forum Leverkusen wurde im Anhörungsverfahren beteiligt. Die Stadt Leverkusen hat in ihrer Stellungnahme die Interessen des Forums vertreten. Es wird auf Punkt B.5.22.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf Punkt B.5.22.8 dieses Beschlusses verwiesen.

B.5.23 Bewertung der Einwendungen Privater

B.5.23.1 Privater (P1)

Einwendungen vom: 17.07.2012, 02.10.2015 (1. Deckblatt), 10.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Ein geplanter Erwerb von Flächen für die Bahnanlage, die dingliche Sicherung und die temporäre Nutzung von Flächen wären frühzeitig unter Vereinbarung angemessener Werte vertraglich zu regeln. Auch alle der Einwenderin bzw. ggf. den Nutzungsberechtigten an den Flächen über die vorgenannte direkte Inanspruchnahme von Flächen hinaus entstehenden Aufwände und planfeststellungsbedingte Nachteile wären ebenso vom Vorhabenträger zu entschädigen, insbesondere auch Nutzungsausfälle und wertrelevante Veränderungen von Immobilien der Einwenderin im PFA 1.2.

Gegenäußerung zu Argument 1

Konkrete Verhandlungen zum Grunderwerb sowie zu Entschädigungen werden nach Erlangen des Planrechts vorgenommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.5) zum Thema Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter hingewiesen.

Argument 2

Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Flurstücke mit den lfd. Nr. 27, 29, 30, 31 und 32 wird darauf hingewiesen, dass bereits ein Besitzübergang auf einen Erwerber stattgefunden hat. Die entsprechenden Verhandlungen und Abstimmungen im Zusammenhang mit der Planfeststellung sind insoweit mit dem Erwerber zu führen. Dies gilt insbesondere auch für den Erwerb, die dingliche Sicherung und die vorübergehende Inanspruchnahme dieser Flurstücke sowie die Auswirkungen aus diesem Planfeststellungsverfahren insgesamt.

Gegenäußerung zu Argument 2

Für die Flurstücke mit den lfd. Nr. 27, 29, 30, 31 und 32 hat laut Einwenderin bereits ein Besitzübergang auf einen Erwerber stattgefunden. Im Grundbuch ist jedoch als Eigentümer noch die Einwenderin eingetragen. Daher war die Einwenderin bisher diesbezüglich auch der Ansprechpartner für die Vorhabenträgerin. Gleichwohl gab es im Rahmen dieses Verfahrens auch Abstimmungen zwischen dem Erwerber und der Vorhabenträgerin.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.5) zum Thema Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter hingewiesen.

Argument 3

Über Art und Umfang des geplanten Erwerbs von Eigentumsflächen der Einwenderin sind zwingend konkrete Abstimmungen erforderlich. Ggf. sind dabei die Übernahme etwaig unwirtschaftlich geschnittener Restflächen und deren Nutzbarkeit (auch unter Berücksichtigung der zus. dinglich zu sichernden Flächen) zu beachten. Nach erster Prüfung wäre angesichts der Größe zumindest für das Flurstück Gemarkung Wiesdorf, Flur 23, Nr. 526 (Ifd. Nr. 18) ggf. der vollständige Erwerb durch den Maßnahmenträger sachgerecht. Diese vollständige Übernahme des vorgenannten Flurstücks war bereits im gemäß Schreiben vom 14.02.2012 an die Einwenderin bereitgestellten Grunderwerbsverzeichnis so vorgesehen. Über den konkreten Grunderwerb, dessen Abwicklung und den Wert ist - gemäß den Unterlagen zum PFA 1.2 - außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Einigung zu erzielen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Wie bereits ausgeführt, werden konkrete Verhandlungen zum Grunderwerb und möglichen Entschädigungen zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt. Darüber hinaus gibt es offene Punkte, die seitens der Einwenderin nach eigener Aussage noch intern der Klärung bedürfen. Der Vorhabenträger stimmt der Aussage zu, dass zum Grunderwerb außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Einigung erzielt werden soll.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 4

Bei der dinglich zu sichernden Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen der Einwenderin handelt es sich im Wesentlichen um Flächen für Baustraßen. Aufgrund einer fehlenden nachvollziehbaren Begründung für diese beabsichtigte dingliche Sicherung der Baustraßen lässt sich die Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin derzeit nicht beurteilen. Hierzu sind weitere Abstimmungen zwingend notwendig.

Gegenäußerung zu Argument 4

Bei den dinglich zu sichernden Grundstücksflächen handelt es sich um trassennahe LBP-Maßnahmen. Auch dieser Aspekt wurde im Rahmen der Abstimmungen bereits thematisiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 5

Die vorübergehende Inanspruchnahme, insbesondere auch zum Zwecke der Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen ist unter Beachtung ggf. bestehender Nutzungsrechte Dritter frühzeitig detailliert abzustimmen. Das Grunderwerbsverzeichnis ist vor diesen Hintergründen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin in Abstimmung zu überarbeiten. Klarstellend wird des Weiteren insgesamt darauf hingewiesen, dass die Inanspruchnahme weiteren Eigentums der BRE über das im Grunderwerbsverzeichnis dargestellte Maß hinaus nicht planfestgestellt und somit nicht vorgesehen ist.

Gegenäußerung zu Argument 5

Der Vorhabenträger sagt zu, vor Beginn der Baumaßnahme alle Details zur Errichtung der BE-Flächen mit der Einwenderin abzustimmen.

Bezüglich der in den Grunderwerbsplänen bisher nicht aufgeführten Rettungswege beabsichtigt der Vorhabenträger eine bilaterale Einigung mit der Betroffenen. Auch diesbezüglich gab es erste Gespräche mit der Betroffenen.

Die Rettungswege stehen einer Entwicklung des Chemparks nicht entgegen. In diesem Fall ist eine Anpassung der Zuwegung möglich. Dabei muss lediglich gewährleistet sein, dass die Erreichbarkeit der Strecke (mind. alle 1.000 m) für die Feuerwehr gegeben ist. Für mögliche neue Bauobjekte im Rahmen der Entwicklung des Chemparks werden Flucht- und Rettungswege ohnehin ebenfalls erforderlich.

Entsprechend erscheint eine Lösung, die sowohl die Bedürfnisse der Betroffenen als auch die des Vorhabenträgers berücksichtigt, wahrscheinlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 6

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 8) wird Eigentum der Einwenderin im PFA 1.2 durch nachfolgend genannte Bauwerke in Anspruch genommen.

Nr. 51 , km 9,977, Überbau für ein Gleis EÜ (FU) Carl-Rumpff-Straße und Nr. 401 , km 9,977, Anpassung der Rampe im Bereich des neu zu bauenden Überbaus für den EÜ (FU) Carl-Rumpff-Straße: Hierzu wird auf die umfangreichen Abstimmungen bereits im Vorfeld der Planfeststellung verwiesen.

Gegenäußerung zu Argument 6

Bereits im Rahmen der Vorplanung gab es Gespräche bezüglich der EÜ (FU) Carl-Rumpff-Straße. Dabei wurde gemeinsam erörtert, ob die FU im Zuge des RRX-Ausbaus aufrechterhalten bleiben oder ob sie entfallen soll. Die Aufrechterhaltung erfordert im Rahmen des Neubaus eines zusätzlichen S-Bahngleises eine Erweiterung der EÜ (FU). Nach Vorlage der entsprechenden Kostenschätzungen für die beiden Varianten traf die Einwenderin die Entscheidung zugunsten des Erhalts und der daraus resultierenden Erweiterung der EÜ (FU).

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung verwiesen. Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 7

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 8) wird Eigentum der Einwenderin im PFA 1.2 durch nachfolgend genannte Bauwerke in Anspruch genommen.

Nr. 201 bis 211 , km 9,770- 11 ,730 und Nr. 244 bis 245, km 12,199 - 12,248, Neubau bahnlinker und bahnrechter Schallschutzwände:

Hinsichtlich dieser Bauwerke und deren Auswirkungen auf das nebenliegende Eigentum der Einwenderin (Bereich Betriebswohnungen Carl-Rumpff-Straße und Sportanlagen Windthorststraße) wird auf den Absatz 3 zum Immissionsschutz verwiesen. Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände ist auch die Denkmaleigenschaft der Betriebswohnungen Carl-Rumpff-Straße u.a. zu berücksichtigen. Ebenso sind Wertminderungen betroffener Immobilien der Einwenderin im gesamten PFA 1.2 durch den Ausbau der Schallschutzwände auf bis zu 5 m Höhe z.B. durch zusätzliche Verschattung von Außenflächen bzw. Wohnungen aber auch verbleibende Überschreitung von Immissionsgrenzwerten etc. zu berücksichtigen. Hier sind umfangreiche Abstimmungen erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 7

Im Januar 2013 hat es ein Abstimmungsgespräch zwischen der Einwenderin unter Beteiligung der Denkmalschutzbehörde der Stadt Leverkusen gegeben. Im Zuge dessen, wurde vereinbart, dass es bezüglich der Gestaltung im Rahmen der vertiefenden Planung weitere Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde sowie der Betroffenen geben wird.

Mögliche Entschädigungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geklärt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 8

Planfeststellungsbedingte Beeinträchtigungen, wie z.B. Vernässungen von Flächen der BRE durch den Neubau und Betrieb von Sickerschlitzen o.ä. entlang der Bahntrasse sind insgesamt durch den Vorhabenträger auszuschließen.

Gegenäußerung zu Argument 8

Eine Vernässung der nebenliegenden Grundstücke BRE durch den Neubau der Sickerschlitze wird durch den Vorhabenträger ausgeschlossen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung verwiesen. Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 9

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 8) wird Eigentum der Einwenderin im PFA 1.2 durch nachfolgend genannte Bauwerke in Anspruch genommen: Nr. 301, km 9,980 und 302, km 10,980, Verkehrsflächen, Zuwegungen für Rettungseinsätze.

Diese geplanten Festsetzungen betreffen u.a. auch im Eigentum der Einwenderin stehende, z. T. dem Chempark zugeordnete Verkehrsflächen bzw. für die lfd. Nr. 302 Flächen, deren Besitzübergang an Dritte erfolgt ist.

Eine Ausweisung dieser geplanten dauerhaften Flächensicherung für Zuwegungen im Grunderwerbsverzeichnis fehlt. U.a. betriebliche Belange des Chempark (z.B. geplante und bestehende Leitungen) und bestehende Nutzungsverhältnisse können einer solchen Festsetzung entgegenstehen. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten, auch im Rahmen bauleitplane-

rischer bzw. genehmigungsrechtlicher Verfahren könnten durch eine solche Planfeststellung erschwert bzw. gänzlich verhindert werden.

Vor diesem Hintergrund lehnt die Einwenderin eine solche dauerhafte Festsetzung von Zuwegungen für Rettungseinsätze auf ihrem Eigentum insgesamt ab. Hinsichtlich der Auswirkungen dieser Maßnahme auf Flächen, deren Besitzübergang an Dritte erfolgt ist, sind Verhandlungen mit dem Erwerber zu führen.

Gegenäußerung zu Argument 9

Die Zuwegungen für Rettungseinsätze mit der lfd. Nr. 301, 302 sollen ausschließlich für Rettungseinsätze genutzt werden.

Bezüglich der in den Grunderwerbsplänen bisher nicht aufgeführten Rettungswege beabsichtigt der Vorhabenträger eine bilaterale Einigung mit der Betroffenen. Auch diesbezüglich gab es erste Gespräche mit der Betroffenen.

Die Rettungswege stehen einer Entwicklung des Chemparks nicht entgegen. In diesem Fall ist eine Anpassung der Zuwegung möglich. Dabei muss lediglich gewährleistet sein, dass die Erreichbarkeit der Strecke (mind. alle 1.000 m) für Feuerwehren gegeben ist. Für mögliche neue Bauobjekte im Rahmen der Entwicklung des Chemparks werden Flucht- und Rettungswege ohnehin ebenfalls erforderlich.

Entsprechend erscheint eine Lösung, die sowohl die Bedürfnisse der Betroffenen als auch die des Vorhabenträgers berücksichtigt, wahrscheinlich.

Gemäß den der Vorhabenträgerin vorliegenden Informationen, ist die Einwenderin weiterhin Eigentümerin der Flächen, auf denen der Rettungsweg geplant worden ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 10

Das ehemalige Bahnhofsgebäude von Wiesdorf (Rudolf-Mann-Platz 5) steht im Eigentum der Einwenderin. Dessen Nutzung muss auch zukünftig uneingeschränkt möglich sein. Hierfür ist im Rahmen der Planfeststellung hinsichtlich aller betroffenen Belange ausreichend Vorsorge zu treffen. Es wird insbesondere auch auf die entsprechenden Darstellungen in Absatz 3 zum Immissionsschutz verwiesen.

Gegenäußerung zu Argument 10

Der Wall in km 10,502-10,545 wird zurückgebaut. Aus der Sicht des Schallgutachters ist in diesem Bereich keine neue Schallschutzwand erforderlich.

Die zukünftige uneingeschränkte Nutzung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes Wiesdorf wird zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und das Schallgutachten hingewiesen.

Argument 11

Sollte im Rahmen der planfeststellungsbedingt erforderlichen Baumaßnahmen zur Umlegung von Leitungen betroffener Versorgungsträger über die bisher in den Planfeststellungsunterlagen nachgewiesenen Flächen hinaus zus. Eigentum der BRE temporär in Anspruch genommen werden müssen, so ist hierzu eine frühzeitige Abstimmung und vorherige Vereinbarung erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 11

Die frühzeitige Abstimmung wird zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 12

Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 8) wird Eigentum der Einwenderin im PFA 1.2 durch nachfolgend genannte Bauwerke in Anspruch genommen.

Nr. 801 bis 804, km 9,812 - 10,713 und 808, km 10,761 - 11,169, Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen und einer Baustellenzufahrt zur Andiehnung für den Bau der Betriebsanlagen:

Hinsichtlich der lfd. 808 wird auf den bereits oben erwähnten Besitzübergang der Flächen und die daraus erforderlichen Abstimmungen mit dem Erwerber verwiesen.

Eine temporäre Nutzung der Flächen der lfd. Nr. 801 bis 804 kann im Einzelfall vereinbart werden, sofern tatsächliche oder geplante eigene Nutzungen der Flächen dem nicht entge-

genstehen. Die Nutzung dieser Flächen durch den Vorhabenträger ist vertraglich zu vereinbaren und zu entschädigen.

Auch bei der Nutzung von Flächen durch Bauwerke etc. gemäß Bauwerksverzeichnis wird klarstellend darauf hingewiesen, dass eine Inanspruchnahme von Eigentum der Einwenderin über das im Bauwerksverzeichnis dargestellte Maß hinaus nicht planfestgestellt und somit nicht vorgesehen ist.

Gegenäußerung zu Argument 12

Der Aspekt wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 13

Der Darstellung auf Seite 14 und 15 des Erläuterungsberichts der schalltechnischen Untersuchung, dass im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs links der Bahnstrecke von km 9,720 bis 9,800 keine schutzwürdige Bebauung besteht kann nicht gefolgt werden. In diesem Bereich befinden sich (Betriebs-) Wohnungen mit entsprechendem Anspruch auf Schallschutz. Die Unterlagen und Bewertungen sind dahingehend zu überarbeiten.

Gegenäußerung zu Argument 13

Bei der Feststellung, dass sich im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs links der Bahnstrecke von km 9,720 bis 9,800 keine schutzwürdige Bebauung befindet, handelt es sich um einen Textfehler. Gemeint ist der Bereich rechts der Bahnstrecke von km 9,720 bis 9,800. Im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs links der Bahnstrecke von km 9,720 bis 9,800 befindet sich selbstverständlich schutzwürdige Bebauung. In diesem Fall handelt es sich um die Gebäude an der Carl-Rumpff-Straße, die entsprechend berücksichtigt wurden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Schallschutz hingewiesen.

Argument 14

In der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 16.1) zum Ausbau der Bahnstrecke Bayerwerk - Leverkusen-Küppersteg wird als eine Maßnahme für den aktiven Lärmschutz das Be-

sonders überwachte Gleis (BüG) herangezogen. Für diese Maßnahme wird in Abschnitt 5.1.1 eine Pegelminderung von "bis zu 3 dB(A)" angegeben, es wird allerdings nicht angegeben, welche Pegelminderung für diese Maßnahme in die tatsächliche Rechnung eingegangen ist. Das BVerwG hat in seinem Urteil BVerwG 11 A 42.97 von März 2000 nur eine Pegelminderung von 2 dB(A) anerkannt. Sollte eine höhere Pegelminderung in den Rechnungen berücksichtigt sein, sind die Auslegungen der Lärminderungsmaßnahmen zu überarbeiten.

Gegenäußerung zu Argument 14

Das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) ist beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken eine Maßnahme, die durch regelmäßige Kontrollen und erforderlichenfalls gezieltes Schleifen der Schienen, eine anerkannte und dokumentierte Lärminderung von 3 dB(A) erbringt.

Laut der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998, ist das „Besonders überwachte Gleis (BüG)“ als aktive Schallschutzmaßnahme zulässig und darf, gemäß der Fußnote zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV, mit einem Pegelabzug von 3 dB(A) berücksichtigt werden. Gemäß der „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ des Eisenbahn-Bundesamtes vom 15.06.2009 ist für das „Besonders überwachte Gleis (BüG)“ ein Pegelabzug von 3 dB(A) anzusetzen.

Diese Vorgabe wurde in der schalltechnischen Untersuchung umgesetzt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 15

Des Weiteren wird angeregt, bei der Auswahl der Maßnahmen zur Lärminderung auch neue Techniken wie z.B. das geschäumte Gleisbett zu betrachten.

Gegenäußerung zu Argument 15

Diese Maßnahme zur Lärminderung ist bisher nicht zugelassen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 16

Insgesamt sind die Maßnahmen zur Lärminderung hinsichtlich der vorgenannten Aspekte zu überarbeiten, neu zu bewerten und darzustellen. Darüber hinaus ist der Maßnahmenträger zu verpflichten, den Erfolg der Vorsorgemaßnahmen zur Lärminderung im realen Betrieb auf Wirksamkeit und Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte zu überprüfen. Ein entsprechender Nachweis ist seitens des Maßnahmenträgers nach Herstellung und Inbetriebnahme der Maßnahmen der Planfeststellung verpflichtend zu führen. Sollten geforderte Grenzwerte im realen Betrieb überschritten werden, ist der Maßnahmenträger zu weiteren Vorsorgemaßnahmen zu verpflichten.

Gegenäußerung zu Argument 16

Eine Schallpegelmessung im realen Betrieb kann nach Fertigstellung der Baumaßnahme erfolgen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Schallimmissionsprognose mit den verkehrlichen Ausgangsdaten für den Prognosezustand 2025 durchgeführt wurde und somit die in der Schalltechnischen Untersuchung dokumentierten Beurteilungspegel erst zukünftig eintreten werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Schallschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 17

Gemäß der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 17.2) besteht ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen infolge der schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsmaßnahmen u.a. für das Gebäude Carl-Rumpff-Straße 35 (repräsentativ für die Betriebswohnungen Carl-Rumpff-Straße u.a.) und Rudolf-Mann-Platz 5.

Im Ergebnis wird für den PFA 1.2 der Einbau besohlter Schwellen als Vorsorgemaßnahme empfohlen. Die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 kann damit allerdings nicht erreicht werden. Die Einhaltung dieser Anhaltswerte ist aber unserer Auffassung nach erforderlich. Ergänzende oder veränderte bauliche Vorsorgemaßnahmen an der Bahntrasse sind erneut zu prüfen.

Gegenäußerung zu Argument 17

Im PFA 1.2 besteht eine erhebliche erschütterungstechnische Vorbelastung aus den vorhandenen Schienenverkehrswegen der Strecken 2650 und 2670. Das heißt bereits heute kommt es zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und somit zu erheblichen Belästi-

gungen infolge der schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen. Gemäß DIN 4150-2 müssen sich jedoch an bestehenden Schienenverkehrswegen Anwohner Erschütterungsimmissionen zurechnen lassen, die im Sinne der DIN 4150-2 als erheblich belästigend einzustufen sind. Mit Hilfe der vorgesehenen Vorsorgemaßnahme in Form von besohnten Schwellen können die zukünftig zu erwartenden Immissionen auf das Niveau der Vorbelastung reduziert werden. Auch mit weiterführenden sehr aufwendigen oberbautechnischen Maßnahmen wie zum Beispiel mit dem in der erschütterungstechnischen Untersuchung beschriebenen System BSO, kann eine Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht erreicht werden. Weitere oberbautechnische Vorsorgemaßnahmen werden daher nicht als erforderlich erachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.10) zum Erschütterungsschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 18

Hinsichtlich sekundärer Luftschallimmissionen sind gemäß der Untersuchung (Anlage 17.2) Vorsorgemaßnahmen nicht erforderlich, da im Prognose-Planfall unter Berücksichtigung des Schutzsystems (besohlte Schwellen zur Minderung der Erschütterungen) die aus der 24. BImSchV abgeleiteten Immissionsrichtwerte eingehalten werden und die Pegel der Vorbelastung grundsätzlich unterschritten werden.

Der Maßnahmenträger ist zu verpflichten, den Erfolg der vorgenannten Vorsorgemaßnahme zur Immissionsminderung im realen Betrieb auf Wirksamkeit und Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte für Erschütterung und sekundären Luftschall zu überprüfen. Ein entsprechender Nachweis ist seitens des Maßnahmenträgers nach Herstellung und Inbetriebnahme der Maßnahmen der Planfeststellung verpflichtend zu führen. Sollten geforderte Grenzwerte im realen Betrieb überschritten werden, ist der Maßnahmenträger zu weiteren Vorsorgemaßnahmen zu verpflichten.

Gegenäußerung zu Argument 18

Das empfohlene Schutzsystem entspricht dem Stand der Technik. Das vorgesehene System wurde schon an mehreren Neubau- oder Ausbau-strecken eingebaut. Die erschütterungsmindernde Wirkungsweise wurde an diesen Bahnstrecken bereits messtechnisch nachgewiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.10) zum Erschütterungsschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 19 (1. Deckblatt)

Durch die 1. Planänderung sehen wir uns insbesondere durch die Tatsache betroffen, dass aus der Verbreiterung der Bauwerksarbeiten der Brückenbauwerke eine geringfügige Verschiebung des westlichen, überwiegend neu zu bauenden Gleises resultiert, was sich insbesondere auf unsere Nachbargrundstücke in Form eines geringfügig zunehmenden Flächenbedarfs auswirkt.

Gegenäußerung zu Argument 19 (1. Deckblatt)

Die Verbreiterung des Brückenbauwerks resultiert aus der Änderung der Richtlinie 804.1101. Die Anforderungen an die Lauffläche auf Rand- und Rettungswegen hat sich geändert. Die Verschiebung der Gleislage im Bereich des Möbelhauses aufgrund der dortigen Oberleitungsmast wurde notwendig, um die dortige Feuerwehrumfahrung zu gewährleisten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 20 (1. Deckblatt)

Die Einwenderin lehnt eine dauerhafte Festsetzung für Rettungseinsätze auf ihrem Eigentum insgesamt ab, da betriebliche Belange des benachbarten Industrieparks (z.B. geplante und bestehende Leitungen) und bestehende Nutzungsverhältnisse einer solchen Festsetzung entgegenstehen können. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen bauleitplanerischer bzw. genehmigungsrechtlicher Verfahren könnten durch eine solche Planfeststellung erschwert bzw. gänzlich verhindert werden.

Gegenäußerung zu Argument 20 (1. Deckblatt)

Eine Verlegung der Rettungswege nach Norden oder Süden wurde geprüft. Eine solche Verlegung ist nicht möglich, da dann die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach dem AEG nicht eingehalten werden. Diese erfordern Zuwegungen im Abstand von 1.000 m.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 21 (1. Deckblatt)

Die Einwenderin lehnt eine dauerhafte Festsetzung für Rettungseinsätze auf ihrem Eigentum insgesamt ab, da betriebliche Belange des benachbarten Industrieparks (z.B. geplante und bestehende Leitungen) und bestehende Nutzungsverhältnisse einer solchen Festsetzung entgegenstehen können. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen bauleitplanerischer bzw. genehmigungsrechtlicher Verfahren könnten durch eine solche Planfeststellung erschwert bzw. gänzlich verhindert werden.

Gegenäußerung zu Argument 21 (1. Deckblatt)

Eine Verlegung der Rettungswege nach Norden oder Süden wurde geprüft. Eine solche Verlegung ist nicht möglich, da dann die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach dem AEG nicht eingehalten werden. Diese erfordern Zuwegungen im Abstand von 1.000 m.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 22 (1. Deckblatt)

Aufgrund der Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Carl-Rumpff-Straße, Kilometer 9,977 und einer somit leichten Westverschiebung der Lage der geplanten Schallschutzwände wie auch der neuen Böschungskante resultiert in diesem Bereich eine teilweise deutliche Verschiebung der Baustraße nach Westen, welche an den Osträndern der Gärten überwiegend angeschüttet werden muss. Diese Maßnahme ist im Detail vertraglich zu regeln. Unter anderem ist die Baustraße gegen ein Abrutschen in die Gärten und mit einem Zaun gegenüber den Gärten zu sichern, ein Sicht- bzw. Schallschutz gegenüber der Baustellenverkehre ist zu erörtern. Wir weisen bezüglich der Zuwegung zur Eisenbahnüberführung daraufhin, dass die Nutzung des Tunnels während der Bauphase - wenn auch provisorisch - aufrechtzuerhalten ist.

Gegenäußerung zu Argument 22 (1. Deckblatt)

Die vertraglichen Regelungen sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Diese erfolgen im Nachgang zur Planfeststellung, in jedem Fall vor dem Bau beginnen. Die detaillierte Bauphasenplanung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die vorhaben Trägerin weist im Zusammenhang mit der Stellungnahme jedoch darauf hin, dass geplant ist, die Nutzung des Tunnels während der Bauphase weitgehend aufrechtzuerhalten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 23 (1. Deckblatt)

Die ursprünglich über unseren Garagenhof nördlich Christian-Hess-Straße 65 geplante Baustraße als Zuwegung zum Gleiskörper ist in Abstimmung mit uns entfallen. Ersatzweise wurde eine Zufahrt südlich des alten Wiesdorfer Bahnhofs gefunden. Die Nutzung dieser Zufahrt ist hinsichtlich der zeitlichen Koordinierung mit den benachbarten Untergrundsanießungsmaßnahmen mit uns abzustimmen. Wir weisen außerdem darauf hin, dass der Bahnhofsvorplatz als Taxi-Abruf-Platz genutzt wird.

Gegenäußerung zu Argument 23 (1. Deckblatt)

Die Vorhabenträgerin begrüßt den Wunsch nach einer Abstimmung und sagt die Fortsetzung der teilweise bereits begonnenen Abstimmungen zu.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts notwendig.

Argument 24 (1. Deckblatt)

Die auf unserem nördlich gelegenen Parkplatz vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche wurde ebenfalls mit der Vorhabenträgerin hinsichtlich Optimierung von Lage und Zuschnitt diskutiert. In der Darstellung dieser Fläche gibt es in der 1. Planänderung keinen Hinweis auf eine entsprechende Anpassung dieser Fläche, obwohl wir mit der Vorhabenträgerin so verblieben waren, dass die Fläche gedreht wird.

Gegenäußerung zu Argument 24 (1. Deckblatt)

Die Vorhabenträgerin infolge der bereits auf bilateralem Wege erfolgten Zustimmung mit der Anwenderin geprüft ob die Fläche gedreht werden kann. Dies ist leider aus technischen

Gründen nicht möglich. Die Fläche wird entlang der Gleistrasse benötigt, da auf dieser Fläche die Weichen vormontiert werden. Auf der gedrehten Fläche ist der Weicheneinbau nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 25 (1. Deckblatt)

Der Anlage 4 entnehmen wir ebenfalls, dass im Bereich Windthorststraße und auch bahnlinks jeweils eine Baustelleneinrichtungsfläche zusätzlich eingeplant ist, die die Zuwegung der Sportanlagen von Süden und Südwesten für Fußgänger und Radfahrer unterbricht. Gleichzeitig wird auch die Zufahrt zu den Vereinsgebäuden Windthorststraße 2 und 3 und die Anlieferung der Herbert Grünwald Sporthalle unterbunden. Als Anlieger sprechen wir auch im Namen des TSV Bayer 04 Leverkusen gegen die Baustelleneinrichtungsfläche Windthorststraße und regen einen anderen Zuschnitt der Fläche an, der die Durchgängigkeit und Erreichbarkeit der Gebäude und Anlieferung gewährleistet. Auch in dem Bereich westlich der Bahnlinie sollte die Wegeführung durch die Grünanlage durch ein Provisorium gewährleistet sein. Zu diesem Punkt ist eine Abstimmung mit dem TSV Bayer 04 Leverkusen und der Bayer 04 Leverkusen Fußball GmbH dringend erforderlich. Hinsichtlich der lfd. Nr. 808 und 810 wird auf den bereits erwähnten Besitzübergang der Flächen und die daraus erforderlichen Abstimmungen mit dem Erwerber verwiesen. Die temporäre Nutzung der Flächen der lfd. Nr. 801 bis 804 durch die Vorhabenträgerin ist vertraglich zu vereinbaren und zu entschädigen.

Gegenäußerung zu Argument 25 (1. Deckblatt)

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird so geplant, dass die Zufahrt zu der Sportanlage dauerhaft gewährleistet ist. Die Verhandlungen zu der Flächeninanspruchnahme erfolgen im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 26 (1. Deckblatt)

Die Anpassung des die Anwenderin betreffenden Bauwerks laufende Nummer 51 ist im Bauwerksverzeichnis nicht ersichtlich. Die Verbreiterung der Unterführung wurde im Vorfeld abgestimmt. Lageveränderungen sind aus dem Bauwerksverzeichnis nicht ersichtlich.

Gegenäußerung zu Argument 26 (1. Deckblatt)

Im Bauwerksverzeichnis ist für die Bauwerke nur die lichte Höhe und Breite vermerkt. Da sich diese an der EÜ Carl-Rumpff-Straße nicht geändert haben, gibt es dazu keine Blauzeichnung im Bauwerksverzeichnis.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 27 (1. Deckblatt)

Das Grunderwerbsverzeichnis weist in verschiedenen Punkten Aktualisierungs- und Korrekturbedarf auf, da verschiedene Flurstücke in der Zwischenzeit untergegangen sind. Auch bei diversen Nutzungsangaben herrscht Anpassungsbedarf. Die Einwenderin weist erneut darauf hin, dass die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke frühzeitig vertraglich und unter Vereinbarung angemessener Werte zu regeln sei. Sie weist ferner darauf hin, dass die Inanspruchnahme weiterer Flächen über das Grunderwerbsverzeichnis hinaus nicht planfestgestellt und somit nicht vorgesehen ist.

Gegenäußerung zu Argument 27 (1. Deckblatt)

Eine über das Grunderwerbsverzeichnis hinausgehende Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin ist nicht vorgesehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 28 (1. Deckblatt)

Die Einwenderin gibt Anregungen und Bedenken zum Baustraßenkonzept für den Bereich Beamtenkolonie und „Alter Wiesdorfer Bahnhof“. Da die Baustellenzufahrt bzw. Zuwegung Tunnel Carl-Rumpff-Straße entfallen ist und die Carl-Duisberg-Straße in diesem Bereich Privatstraße ist, regen wir an, die Zufahrt von der B8 aus über die Philipp-Ott-Straße zu führen, zumal die Zufahrt über die Henry-von-Böttinger-Straße eingeschränkt ist. Die Baustraßenzu-

fahrt über Garagenhof Christian-Hess-Straße ist zu streichen, da entfallen. Die Lage der Baustraße Ende Christian-Hess-Straße sollte wie bereits beschrieben überdacht werden und entsprechend von geänderten Zuschnitt und Lage der Baustelleneinrichtungsfläche am Willy-Brandt-Ring optimiert werden. Für den im Grundbesitz der Einwanderin befindlichen bahnparallelen Fuß und Radweg im Bereich km 11,0 muss eine Ersatzverbindung geschaffen werden. Generell sollte zu dem Thema Wegfall von Fuß und Radwegen durch Baustelleneinrichtungen ein gemeinsamer Diskussions- und Abstimmungstermin mit den betroffenen Eigentümern, Anlegern und dem Fachbereich Straßenverkehr der Stadt Leverkusen erfolgen.

Gegenäußerung zu Argument 28 (1. Deckblatt)

Das Baustraßenkonzept wurde noch einmal geprüft und angepasst. Des Weiteren weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass das Baustraßenkonzept mit der Stadt Leverkusen abgestimmt wird, um die verkehrliche Situation so wenig wie möglich durch die Baustellenfahrzeuge einzuschränken. Eine Anpassung der Baustelleneinrichtungsfläche ist aufgrund der Zusammenhänge mit dem in dem Bereich geplanten Weicheneinbau nicht möglich. Die Einflüsse auf die Rad- und Fußwegverbindungen werden, wie die Straßen, in Abstimmung mit der Stadt Leverkusen betrachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Nebenbestimmung zu Straßen, Wegen und Zufahrten (A.3.7) hingewiesen.

Argument 29 (1. Deckblatt)

Planfeststellungsbedingte Beeinträchtigungen, wie z.B. Vermessungen von Flächen der Einwanderin durch den Neubau und Betrieb von Sickerschlitten oder ähnlichem entlang der Bahntrasse sind insgesamt durch den Vorhabenträger auszuschließen.

Gegenäußerung zu Argument 29 (1. Deckblatt)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 30 (1. Deckblatt)

Grundsätzlich ist die Wiederherstellung der Vegetation und der Böden auf den von der Vorhabenträgerin in Anspruch genommenen Flächen verpflichtend.

Gegenäußerung zu Argument 30 (1. Deckblatt)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Flächen entsprechend ihrem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 31 (1. Deckblatt)

Die Einwenderin trägt im Verfahren zum ersten Deckblatt nochmals zum Thema Schallschutz vor. Zufälligerweise verläuft gerade im Bereich des Komplexes Carl-Rumpff-Straße 47 bis 67 die Grenze zwischen dem Bereich wesentlicher Änderung und dem Bereich erheblicher baulicher Eingriff mit stark unterschiedlichen Konsequenzen des Lärmschutzes. So greifen die geplanten zusätzlichen Maßnahmen mit deutlich höheren Lärmschutzwänden von 3 m bis 5 m erst ab Mitte des oben genannten Gebäudekomplexes, was für die Bewohner kaum nachvollziehbar sein wird. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit regen wir da daher an, die Höhe der Lärmschutzwand bereits weiter östlich nach oben anzupassen oder alternativ an den nicht durch die Lärmschutzwand vergleichbar abgedeckten Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände ist auch die Denkmaleigenschaft der Betriebswohnungen Carl-Rumpff-Straße zu berücksichtigen.

Gegenäußerung zu Argument 31 (1. Deckblatt)

Eine Erweiterung des Bereiches der wesentlichen Änderung ist nicht möglich. Die Grenze liegt tatsächlich in der Mitte des Gebäudekomplexes Carl-Rumpff-Straße 47 bis 67. Da der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV im betroffenen Planungsabschnitt durch das Hinzufügen eines weiteren Gleises bestimmt wird stellt diese Maßnahme immissionsrechtlich eine Qualität dar, die entsprechend der Vorgaben der 16. BImSchV zu berücksichtigen ist. Der Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs ist durch eine bauliche Änderung an einem bestehenden Gleis bestimmt. Hier sind die Veränderung der Lärmsituation zum Nachteil der Anwohner zu ermitteln und mögliche Lärmschutzmaßnahmen zu bestimmen. Dabei sind zunächst entsprechende Auslösewerte (16. BImSchV, § 1 Abs. 2) zu überwinden, bevor über Lärmschutzmaßnahmen entschieden werden kann. Vor dem Hintergrund des Prinzips der Gleichbehandlung ist der Vorhabenträgerin leider keine andere Verfahrensweise möglich. Dieser Sachverhalt kann sich auch an anderer Stelle der Planung ergeben. Im beschriebenen Bereich gibt es gegenüber den ursprünglichen Planungen keine Änderung im Zusammenhang mit dem Schallschutz. Im Zusammenhang mit dem

Denkmal wird darauf verwiesen, dass ein erhöhter Schutz von Baudenkmalen gegenüber sonstiger schutzbedürftiger Bebauung im Bundesimmissionsschutzgesetz nicht vorgesehen ist. Lediglich bei der Umsetzung möglicher passiver Schallschutzmaßnahmen am Gebäude sind die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Schallschutz hingewiesen.

Argument 32 (1. Deckblatt)

Wertminderungen betroffener Immobilien der Einwenderin im gesamten PFA 1.2 durch den Ausbau der Schallschutzwände auf bis zu 5m Höhe z.B. durch zusätzliche Verschattung von Außenflächen bzw. Wohnungen, aber auch verbleibende Überschreitungen von Immissionsgrenzwerte etc. sind zu berücksichtigen. Hier sind umfangreiche Abstimmungen erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 32 (1. Deckblatt)

Es wird darauf hingewiesen, dass die im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs befindlichen Gebäude der Carl-Rumpff-Straße 49 bis 67 von der vorgesehenen Erhöhung der vorhandenen Schallschutzwand auf bis zu 5 m profitieren. Da mit den bestehenden und den vorgesehenen Schallschutzwänden ein Vollschutz realisiert werden kann, verbleiben an den Gebäuden Carl-Rumpff-Straße 47 bis 67 keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und somit auch keine Ansprüche auf weiteren Lärmschutz.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Nebenbestimmung zum Schallschutz (A.3.8) hingewiesen.

Argument 33 (1. Deckblatt)

Die Einwenderin wiederholt ihre Forderungen hinsichtlich erschütterungstechnischer Vorsorgemaßnahmen. Die Vorhabenträgerin sei zu verpflichten, im realen Betrieb die Wirksamkeit und Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte für Erschütterung und sekundären Luftschall zu überprüfen. Ein entsprechender Nachweis seitens der Vorhabenträgerin nach Herstellung und Inbetriebnahme der Maßnahmen sei verpflichtend zu führen. Sollten geforderte Grenzwerte im realen Betrieb überschritten werden, ist die Vorhabenträgerin zu weiteren Vorsorgemaßnahmen zu verpflichten.

Gegenäußerung zu Argument 33 (1. Deckblatt)

Die erschütterungstechnische Untersuchung ist nicht Bestandteil des ersten Deckblatts und bedarf somit auch keiner Stellungnahme oder Er widerungen. Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen war ein unabhängiger Gutachter zum Erschütterungsschutz eingebunden. Auf Basis des von ihm erstellten Gutachtens wurden Erschütterungsschutzmaßnahmen geplant.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.10) zum Erschütterungsschutz hingewiesen. Die Einwendung wird, soweit ihr nicht entsprochen wurde, zurückgewiesen.

Argument 34 (1. Deckblatt)

Der in der Anlage 20.4 informell dargestellte Retentionsraumausgleich für die „Verbreiterung Dhünnbrücke“ umfasst einen Teil des Uferbereiches der Wupper an der Ausleitungsstrecke der Reuschenberger Mühle. Hier ist angedacht, einen Teil des Wupperbogen tiefer zulegen und mit einer „schlafenden Uferböschung“ zu versehen. Da sich dieser Bereich ebenfalls im Eigentum der Einwenderin befindet, fanden diesbezüglich bereits Gespräche zwischen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin statt, ohne dass bisher Zusagen bezüglich der Gestattung oder der Zurverfügungstellung dieser Fläche gemacht wurden. In diesem Zusammenhang wird auf folgenden Sachverhalt hingewiesen: diese Fläche wird aktuell ebenfalls als Retentionsausgleichsfläche für das Projekt „Umbau BAB 1 neue Rheinbrücke“ in Erwägung gezogen und untersucht. Falls diese Fläche in Frage kommen sollte, wäre aus Synergiegründen anzuraten, diese Fläche gemeinsam für den Retentionsausgleich zu verwenden. Vorab ist allerdings die Zustimmung des Wupperverbandes, der unteren Wasserbehörde sowie der Energieversorgung Leverkusen, Wasserwerk Rheindorf, einzuholen und der Nachweis zu erbringen dass durch die erforderlichen Erdbewegungen keine in der Wupperaue vorhandenen Bodenbelastungen derart mobilisiert werden, dass diese den Grundwassereintrag des Wasserwerkes signifikant verschlechtern würde. Außerdem ist das zu Benehmen des LVR (Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn) einzuholen, da sich am nördlichen Rand des Wupper Bodens ein Bodendenkmal (Motte Warnbacherhof) befindet.

Gegenäußerung zu Argument 34 (1. Deckblatt)

In Bezug auf die in anderen Projekten in Erwägung gezogene Nutzung von Flächen, die im Planfeststellungsverfahren mit dargestellt werden, wird grundsätzlich auf die mit der Offenla-

ge der Planung einhergehende Veränderungssperre hingewiesen. Die Vorhabenträgerin ist unabhängig davon bestrebt, Flächeninanspruchnahmen auf ein Minimum zu reduzieren und eine für den Bereich ganzheitliche Lösung zu finden. Daher wird zugesagt, in Abstimmung mit dem Projekt „Umbau BAB A1 neue Rheinbrücke“ und den Landschaftsschutzbehörden eine gemeinsame Nutzung der Flächen zu prüfen. Darüber hinaus sind der Vorhabenträgerin keine negativen Auswirkungen dieser Planung auf andere Betroffenheiten bekannt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 35 (2. Deckblatt)

Die Einwenderin hat das Grunderwerbsverzeichnis geprüft und ist dabei auch verschiedene Aktualisierungsmängel gestoßen, die sie hier mitteilt. Grundsätzlich vertritt sie in Grundstücksangelegenheiten nicht mehr die unter Schlüsselnummer 5 aufgeführte Bayer Wohnungen GmbH, da diese Gesellschaft bereits vor einigen Jahren veräußert wurde. Hier betroffen sind insbesondere Flurstücke am Westrand der sogenannten Kolonie III in Leverkusen-Manfort.

Gegenäußerung zu Argument 35 (2. Deckblatt)

Der Hinweis wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Vorhabenträgerin gibt es im Bereich der Grundstücke des unter der Schlüsselnummer 5 bezeichneten Eigentümers verringerte Betroffenheiten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 36 (2. Deckblatt)

Es sind seitens der Einwenderin zwischenzeitlich Grundstücksveräußerungen im Nahbereich der DB-Trasse erfolgt, die nach Kenntnis der Einwenderin mittlerweile auch in den entsprechenden Grundbüchern Niederschlag gefunden haben. So haben sie die Flächen östlich der DB-Trasse (südlich Willy-Brandt-Ring und westlich der Edith-Weyde-Straße) zum Bau der neuen Hauptfeuerwache an die Stadt Leverkusen veräußert.

Gegenäußerung zu Argument 36 (2. Deckblatt)

Gemäß Info der Stadt Leverkusen per Mail vom 11.01 2017 zum 2. Deckblatt wird mitgeteilt, dass das Flurstück Gemarkung Wiesdorf, Flur 24 Flurstück 53 im Eigentum der Stadt Leverkusen befindlich ist. Es wird gebeten das Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne entsprechend zu berichtigen. Auf dem oben genannten Flurstück ist der Neubau einer Feuerwache vorgesehen. Eine gegenseitige Beeinflussung der am 2. Deckblatt vorgesehenen Maßnahmen und den Neubau der Feuerwache ist aus Sicht der Stadt Leverkusen nicht zu erkennen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 37 (2. Deckblatt)

Bereits etwas länger zurück liegt der Verkauf von Flächen der Einwenderin zwischen Carl-Duisberg-Straße und DB-Trasse an das dortige Möbelhaus, aktuell Parkplatzflächen, die teilweise als Baustelleneinrichtungsfläche für das Vorhaben vorgesehen sind. Die Erwerberin hat ihr Geschäft vor einem Jahr an ein anderes Möbelhaus verkauft; nach Kenntnis der Einwenderin sind diese Parkplatzflächen neben den Immobilien der Möbelhauser an sich, bisher nicht auf den neuen Erwerber übergegangen, so dass der ursprüngliche Erwerber noch bis Ende 2018 ein bedingungsloses Rücktrittsrecht vom Kaufvertrag ausüben könnte.

Gegenäußerung zu Argument 37 (2. Deckblatt)

In Bezug auf die Flächen, die von der Einwenderin an den Erwerber veräußert wurden, erfolgte ein Abstimmungstermin unter anderem mit dem Erwerber. Darin wurde ebenfalls auf das Rückgaberecht verwiesen, so dass aus Sicht der Vorhabenträgerin weiterhin die Beteiligung der Einwenderin erforderlich war. Als Ergebnis dieses Gespräches erfolgte dem Wunsch der Vertreter des Erwerbers entsprechend, eine Anpassung der Lage des Rettungsweges (Verlegung in die unmittelbare Nähe des aktuellen Möbelhauses), die bereits im ersten Deckblatt mit dargestellt wurde.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Argument 38 (2. Deckblatt)

Des Weiteren weist die Einwenderin darauf hin, dass die seinerzeit für den Retentionsraumausgleich ausgewiesene Fläche an der Wupper nicht zur Verfügung steht, da im Bereich der Wupperaue keine Eingriffe in den Boden erfolgen sollen. Die Einwenderin habe dazu eine alternative Überlegung geäußert.

Gegenäußerung zu Argument 38 (2. Deckblatt)

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung mit Straßen.NRW stattgefunden hat. Im Ergebnis ist festzustellen, dass Straßen.NRW aufgrund der gegenüber dem PFA 1.2 des RRX deutlich größeren Retentionsraumerfordernisse eine andere Lösung gewählt hat. Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang auch die Veränderungssperre durch das Projekt RRX zur Kenntnis zu nehmen. Gegenüber dem Zeitpunkt, zu dem die als Retentionsraum geplante Fläche von Seiten der Eigentümerin und der untere Landschaftsschutzbehörde als geeignete Fläche festgelegt wurde, gibt es keine veränderten Planungsgrundlagen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

B.5.23.2 Privater (P2)

Einwendung vom: 16.07.2012

Argument 1

Im Rahmen der öffentlichen Auslage haben wir Einblick in die Planfeststellungsunterlagen nehmen lassen. Wir begrüßen das Projekt, das zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Ballungsraum Köln - Düsseldorf beiträgt. Allerdings sehen wir bei einigen Details der geplanten Ausführung unsere Interessen als Grundstückseigentümerin, die das Gelände an die Daimler AG zum Betrieb der dort befindlichen Niederlassung vermietet hat, nicht ausreichend berücksichtigt. Deshalb erheben wir Einwendungen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung. Die genannten Informationen werden bei der Erwiderung der nachfolgend erhobenen Einwände berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es handelt sich um eine Einleitung. Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Wie anlässlich der Ortsbesichtigung am 16.05.2012 in Augenschein genommen, befindet sich in einem Abstand von ca. 5 m nördlich der heutigen Gleisanlagen das Parkdeck, auf dem gebrauchte und neue Fahrzeuge abgestellt werden. Infolge des Bahnbetriebs werden Parkdeck und Fahrzeuge mit aufgewirbeltem Staub und Bremsabrieb beaufschlagt. Die Einwenderin schützt deshalb Gebäude und Fahrzeuge mit einer Folie, die zugleich als Werbeträger verwendet wird. Die Erweiterung der Bahnstrecke um ein durchgehendes Gleis wird dazu führen, dass der Bahnkörper insgesamt näher an das Parkdeck heranrücken und das neue Gleis in sehr geringem Abstand an dem Parkdeck vorbeiführen wird. Dadurch wird die Intensität der Luftbewegung bei vorbeifahrenden Zügen so zunehmen, dass eine einfache Folie als Schutzvorkehrung nicht mehr ausreichen wird, weil die Folie einer so starken Luftbewegung nicht standhält. Folglich müssen Gebäude und Fahrzeuge künftig durch eine Wand oder einen festen Zaun abgeschirmt werden. Eine solche Errichtung sollte hinreichend staubdicht sein und eine Höhe von mindestens ca. 3 m aufweisen. Wir wären damit einverstanden, wenn diese Einrichtung auf unserem Grundstück errichtet würde. Wir bitten deshalb sicherzustellen, dass eine solche Schutzvorkehrung, die auf Kosten des Projektträgers zu errichten wäre, in der Planung vorgesehen wird.

Gegenäußerung zu Argument 2

Grundsätzlich ist das Risiko von Staubaufwirbelungen bei Bahnanlagen im Vergleich zur Straße äußerst gering, da Stäube in den Hohlräumen des Schotterbettes eingelagert und dort festgesetzt werden. Hierzu wurde auch bereits in den Planfeststellungsunterlagen Stellung genommen. Für den Betroffenheitsbereich der Einwenderin im Speziellen, kann ebenfalls nicht davon ausgegangen werden, dass wegen des neuen Gleises die Intensität der Luftbewegung bei vorbeifahrenden Zügen zunimmt und dadurch eine größere Staubentwicklung, von der die Einwenderin betroffen ist, entsteht. Zurzeit beträgt die engste Stelle zwischen Parkdeck und Gleisachse ca. 21,00 m. Nach dem Bau des neuen Gleises beträgt dieser Abstand immer noch ca. 16,00 m. Demzufolge kann der Vorhabenträger der Planung einer Wand oder eines Zaunes im Bereich des Parkdecks nicht zustimmen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der um fünf Meter verringerte Gleisabstand zum Betriebsgelände führt nicht zu einer Verstärkung der Luftbewegung und Staubentwicklung bei der Einwenderin.

Argument 3

Im Rahmen der Einsichtnahme in die Planfeststellungsunterlagen konnte unsererseits nicht abschließend festgestellt werden, ob es infolge des Ausbaus zu Überschreitungen der Schallimmissionswerte der 16. BImSchV kommt und deshalb aktiver Schallschutz erforderlich ist. Es dürfte unzweifelhaft sein, dass eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 16.BimSchV vorliegt, da ein durchgehendes Gleis hinzukommt. Da es sich um gewerblich genutztes Gebiet handelt, ist zum Schutz vor schädlichen Lärmimmissionen ein Grenzwert von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Würden diese nach dem Ausbau überschritten, wäre durch den Projektträger nach § 41 Abs.1 BImSchG durch aktiven Schallschutz sicherzustellen, dass die Werte eingehalten werden. In diesem Fall würde sich anbieten, die unter Ziffer 1 genannte Schutzvorkehrung als Schallschutzwand auszugestalten. Wir bitten deshalb, sicherzustellen, dass eine solche Vorkehrung in die Planung aufgenommen wird oder, falls die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach der erarbeiteten Immissionsprognose nicht überschritten werden, uns dies nachzuweisen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Der Bereich der wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 16.BImSchV erstreckt sich von Bahn-km 9,80 bis 12,45 und von Bahn-km 16,50 – 17,10. Von Bahn-km 12,45 – 12,80 und von Bahn-km 16,40 – 16,50 liegt ein erheblicher baulicher Eingriff durch eine Veränderung der Gleisachse oder Gleisgradienten vor. Im hier maßgeblichen Bereich von Bahn-km 12,65 – 12,70 liegt also zunächst ein erheblicher baulicher Eingriff durch eine Anpassung der Gleislage vor. Damit wurde in der schalltechnischen Untersuchung geprüft, ob durch die Veränderungen der Gleislage eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 16.BimSchV vorliegt. Dies ist nicht der Fall, da an den schutzwürdigen Nutzungen (auch gewerblich genutztes Gebiet) keine Pegelerhöhungen auf 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts oder um 3 dB(A) im Vergleich zur heutigen Gleislage vorhanden sind. Im Ergebnis der Berechnungen liegen am nächstgelegenen Gebäude (Overfeldweg 71) Beurteilungspiegel von max. 62,9 dB(A) am Tage und 58,8 dB(A) in der Nacht vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der um fünf Meter verringerte Gleisabstand zum Betriebsgelände führt nicht zu einer den gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutz auslösenden Pegelerhöhung.

Argument 4

Im Rahmen der Ortsbesichtigung am 16.05.2012 wurden Pläne vorgelegt, aus denen sich ergab, dass Teilflächen der Kundenparkplätze der Einwenderin für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen werden sollen. Diese hatte die Niederlassung schon damals abgelehnt, weil eine solche Inanspruchnahme den Betrieb des Autohauses unzumutbar erschweren würde. Seinerzeit hatten die Vertreter der DB Projektbau GmbH diese Anforderung lediglich zur Prüfung „mitgenommen“, vor Ort aber keine Aussage getroffen. Unser Beauftragter konnte anhand der Planfeststellungsunterlagen nicht sicher feststellen, ob diese Absicht nach wie vor Gegenstand der Planung ist. Falls dem so ist, stimmen wir der vorübergehenden Inanspruchnahme der Fläche für die Baustelleneinrichtung nicht zu; wir bitten in diesem Fall, sicherzustellen, dass die Planung entsprechend geändert wird.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Baustelleneinrichtungsfläche mit der lfd. Nr. 836 ist für den Bau des neuen Gleises zwingend erforderlich. Die Baustelleneinrichtungsfläche wird der Örtlichkeit angepasst. Die ausgewiesenen BE-Flächen stellen ein Minimum für die anstehenden Bauarbeiten dar. Die anstehenden Erdstofftransporte (Ab- und Anfuhr) über die Straße erfordern eine durchgehende gleisparallele Baustraße und der BE-Fläche [836]. Beide BE-Flächen werden durch eine bauzeitliche Verbindungstraße angeschlossen. Die BE-Fläche wird als Vormontageplatz für den Einbau der zwei Weichen für die Strecken-Gleise 2670 genutzt. Des Weiteren müssen hier Baumaterialien, Kleingeräte und Baucontainer für die o.g. Bauarbeiten zwischengelagert und aufgestellt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.3 Private (P3) und (P4)

Einwendungen vom: 08.07.2012 sowie im Erörterungstermin und mit Schreiben vom 22.11.2013

Argument 1

Die Einwender beanstanden, dass für den Bau der geplanten neuen Trasse vorgesehen ist, dass die bislang nutzbare Brücke über die Masurenstraße (L 108) künftig entfallen soll. Diese wurde bisher als Viehtriebbrücke genutzt. Der Pächter rügt, er habe dann keine Möglichkeit mehr mit dem Vieh und den Landmaschinen vom Hof die gegenüberliegenden Weide- und Ackerflächen zu erreichen. Daher fordert er den Erhalt bzw. Ersatz einer Viehtriebbrücke.

Gegenäußerung zu Argument 1

Der in der Planfeststellung für die Beseitigung des Bahnübergangs Masurenstraße und den ersatzweisen Neubau einer Eisenbahnüberführung im Jahr 1990 benannte landwirtschaftliche Betrieb ist aktuell nicht mehr in dieser Form gegeben.

Die Vorhabenträgerin ist – unter anderem aufgrund der im Vergleich zur Situation aus 1990 veränderten Nutzung - nicht der Meinung, dass aktuell noch die Notwendigkeit einer Straßenbrücke besteht. Ein von der Einwenderin vorgeschlagener und von der Vorhabenträgerin beauftragter Gutachter habe das Gut nicht mehr als landwirtschaftlichen Betrieb eingestuft.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung hingewiesen. Bei diesem ehemaligen landwirtschaftlichen Betrieb handelt es sich mehr um eine organisatorisch funktionale Einheit, die auf Rechnung eines Inhabers bewirtschaftet wird, einer einheitlichen Betriebsführung untersteht und land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse hervorbringt, sondern um landwirtschaftliche Stückländerei im Eigentum verschiedener natürlicher oder juristischer Personen. Ein regelmäßiger Viehtrieb, der eine Viehbrücke erfordert, ist nicht zu erwarten. Die Masurenstraße ist zur Querung mit Landmaschinen geeignet, ggf. sind im Einzelfall Sicherungsmaßnahmen z.B. durch den Straßenbaulastträger bzw. das Straßenverkehrsamt möglich und zumutbar.

Argument 2

Nach Rücksprache mit den Bewohnern des Gutes möchte ich meine Einwände gegen den Bau der RRX-Trasse dahingehend ergänzen, dass von einer erheblichen zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemission ausgegangen werden muss, die bei einer Entfernung von nur 100 m

nicht toleriert werden kann. Schon jetzt ist die Nachtruhe der Bewohner durch Erschütterungen und Druckwellen massiv beeinträchtigt.

Gegenäußerung zu Argument 2

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

Die durch unabhängige externe Gutachter durchgeführten Schalltechnischen sowie Erschütterungstechnischen Untersuchungen bilden die Grundlage für die Planung der möglichen Schallschutzmaßnahmen und Erschütterungsmaßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht möglich. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.8.2) zum aktiven Schallschutz hingewiesen.

B.5.23.4 Privater (P4)

Einwendung vom: 08.07.2012

Argument 1

Ich habe als Landwirt das Gut Rosendahl, Masurenstraße 19-21 Leverkusen Rheindorf seit dem 1.11.2003 gepachtet. Durch meine Verpächterinnen habe ich von dem oben genannten Planfeststellungsverfahren zum Bau des Rhein -Ruhr- Expresses (RRX) erfahren.

Bei der Einsichtnahme der Pläne und bei dem Besichtigungstermin vor Ort am 20.6.2012 mit Vertretern der Vorhabenträgerin musste ich feststellen, dass die Brücke über die Unterführung der Masurenstraße und der anschließende Wirtschaftsweg ersatzlos als neue Trasse für den RRX verwendet werden sollen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Die Brücke und der Wirtschaftsweg ist die einzige Zuwegung für das Vieh und meine Landmaschinen vom Hof zu den gegenüberliegenden Weide- und Ackerflächen (insgesamt 7 ha). Einen anderen Zugang wird es nicht geben können, da die Böschungen an der Masurenstraße sehr steil sind und die Straße sehr kurvenreich und unüberschaubar ist. Insbesondere ist es unmöglich, regelmäßig eine Viehherde von 20- 30 Rindern zunächst ca. 200 m vom Hof zur Straße und dann noch über die unübersichtliche Straße zu treiben, ohne dabei Menschen und Tiere zu gefährden.

Sollte die Planung, wie dargelegt erfolgen, muss ich den Pachtvertrag kündigen und den landwirtschaftlichen Betrieb aufgeben. Nur durch Erhalt oder Ersatz der Brücke und des Wirtschaftsweges ist eine weitere Bewirtschaftung der dem Hof gegenüberliegenden Weide(2,5 ha) und Ackerflächen (3,5 ha) und damit die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes möglich.

Gegenäußerung zu Argument 2

Eine alternative Lösung über die L 108, beispielweise auf Höhe der Zufahrt zum Gut Rosendahl, mit anschließender Zuwegung zum vorhandenen Wirtschaftsweg wäre aus Sicht des Vorhabenträgers möglich. Dabei könnte die Verkehrssituation durch Maßnahmen entsprechend angepasst werden, sodass ein ausreichender Schutz für die Bewirtschaftung der Weide- und Ackerflächen gegeben ist. Konkret wäre beispielweise die Installation einer Viehtriebampel oder eine angepasste Beschilderung möglich. Die Planung hierzu würde in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger erfolgen. Schon während der Erörterung zur BÜ-Beseitigung am 23.03.89 wurde eine Bedarfsampel als Möglichkeit der Überquerung der verlegten Landstraße thematisiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung hingewiesen. Bei diesem ehemaligen landwirtschaftlichen Betrieb handelt es sich mehr um eine organisatorisch funktionale Einheit, die auf Rechnung eines Inhabers bewirtschaftet wird, einer einheitlichen Betriebsführung untersteht und land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse hervorbringt, sondern um landwirtschaftliche Stückländerei im Eigentum verschiedener natürlicher oder juristischer Personen. Ein regelmäßiger Viehtrieb, der eine Viehbrücke erfordert, ist nicht zu erwarten. Die Masurenstraße ist zur Querung mit Landmaschinen geeignet, ggf. sind

im Einzelfall Sicherungsmaßnahmen z.B. durch den Straßenbaulastträger bzw. das Straßenverkehrsamt möglich und zumutbar.

Auf Nachfrage erklärte der Einwender P4 im Erörterungstermin, dass durch den Entfall der Viehtriebbrücke der Betrieb des Einwenders nicht existenzgefährdet ist.

B.5.23.5 Privater (P5)

Einwendungen vom: 22.06.2012

Argument 1

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstücks Manforter Straße 24, 51373 Leverkusen. Sie hat das Grundstück an die in ihrer Inhaberschaft stehende Autohaus GmbH & Co. KG vermietet, die es ihrerseits an eine Immobilien-Erschließungs- & Administrations-GmbH in Stuttgart für die Zeit bis zum 31.08.2019 vermietet hat.

Aufgrund der ausgelegten Planung ist beabsichtigt, im Rahmen einer Planfeststellung das Grundstück Manforter Straße 24, 51373 Leverkusen entlang der jetzigen Eisenbahntrasse mit mehr als 300 qm in Anspruch zu nehmen. Außerdem soll auf dem Grundstück für die Dauer der Bauarbeiten ein "Bauhof" angelegt werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Mit dieser Inanspruchnahme des Grundstücks können sich die von mir vertretenen Parteien, und zwar weder die Eigentümerin noch die Mieterin einverstanden erklären. Durch die extrem intensive Nutzung der Eisenbahntrassen durch den Rhein-Ruhr-Express wird eine erhebliche Lärmbeeinträchtigung und damit eine große Wertbeeinträchtigung des Grundstücks verursacht. Ihnen ist bekannt bzw. es ist offenkundig, dass für dieses Grundstück gemäß § 34 BauGB ("zusammenhängend bebaute Ortsteile") ein Baurecht besteht, das wegen der intensiven Nachbarschaftsbebauung eine hohe GFZ beinhaltet. Zu der Wertminderung in Folge hoher Lärmbeeinträchtigung kommt die GFZ-Reduzierung, die sich auf extrem teures Bauland bezieht, hinzu.

Gegenäußerung zu Argument 2

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

Die durch unabhängige externe Gutachter durchgeführte Schalltechnische sowie Erschütterungstechnische Untersuchungen bilden die Grundlage für die Planung der möglichen Schallschutzmaßnahmen und Erschütterungsmaßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht möglich. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven (A.3.8.2) und passiven (A.3.8.3) Schallschutz hingewiesen.

Argument 3

Der jetzige Untermieter nutzt das Grundstück intensiv bis auf den letzten Quadratmeter im Rahmen des Gewerbebetriebs Autohandel und Autowerkstatt. Das Grundstück ist durch diesen Gewerbebetrieb total ausgereizt. Es gibt keinerlei Grundstücksreserve und es ist auch nicht möglich, auf angrenzenden Grundstücken durch Kauf oder Anmietung Ausweichflächen für den Gewerbebetrieb zu schaffen.

Meine Rücksprache mit Geschäftsleitungsmitgliedern des Untermieters, die ich führen musste, da der Grundstücksnutzer korrekter Weise über das Planfeststellungsverfahren informiert werden muss, ergab, dass eine Verringerung der Grundstücksfläche das Risiko in sich birgt, dass der Untermieter den Vertrag aus wichtigem Grunde kündigt, in jedem Falle wird er von seinem Mietvertragsverlängerungsrecht auf insgesamt zehn Jahre im Falle einer Reduzierung der Grundstücksfläche keinen Gebrauch machen. Die materiellen Schäden, die für die von mir vertretenen Parteien in diesem Falle unabwendbar eintreten würden, sind heute noch nicht bezifferbar, aber werden mit großer Wahrscheinlichkeit mehrere Millionen Euro betragen. Die Geltendmachung derartiger Entschädigungsansprüche wird bereits jetzt angekündigt.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die ausgewiesenen Baustelleneinrichtungsflächen stellen ein Minimum für die anstehenden Bauarbeiten dar. Eine alternative Flächennutzung ist nicht möglich. Die anstehenden Erdstofftransporte (Ab- und Anfuhr) über die Straße erfordern eine durchgehende gleisparallele Baustraße direkt neben der neuen Gleistrasse einschließlich der Anbindung an die öffentliche Straße L 290. Die Baustelleneinrichtungsflächen dient u.a. für die Herstellung der Rampenzufahrt für die durchgehende Baustraße und für die Baustelleneinrichtungsflächen selbst.

Des Weiteren müssen hier Baumaterialien, Kleingeräte und Baucontainer für die Bauarbeiten am Widerlager Nord und den Überbau für die EÜ Manforter Straße zwischengelagert beziehungsweise aufgestellt werden. Auf dieser Fläche muss darüber hinaus die Aufstellung der Großgeräte wie Drehbohrgerät für die Herstellung der Großbohrpfähle und des Baukrans vorgesehen werden.

Auch hierzu wird darauf hingewiesen, dass Entschädigungsfragen zu den Grundstücken außerhalb der Planfeststellung geregelt werden. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Betriebes des Autohandels und der Werkstatt sind aus sich des Vorhabenträgers nicht erkennbar.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Im Erörterungstermin wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt eine alternative Fläche für die Baustelleneinrichtungsfläche zu suchen.

Durch Umplanungen im 1. Deckblattverfahren hat die Vorhabenträgerin die Flächeninanspruchnahme reduzieren können. Zudem wurde die Baustraße schmaler geplant, was eine Reduktion um 168 qm zur Folge hatte. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass mit dieser Optimierung die Anzahl der wegfallenden Stellflächen während der Bauzeit reduziert werden kann. Die in der Ursprungsplanung vorgesehene dingliche Sicherung von 100 qm wurde auf 0 qm reduziert. Einwendungen gegen das 1. Deckblatt wurden von keinem der Beteiligten erhoben. Wirtschaftliche Einbußen der Einwenderin sind somit nicht mehr zu erwarten, da das Grundstück und der darauf befindliche Gewerbebetrieb nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

B.5.23.6 Privater (P6)

Einwendung vom: 09.06.2012

Argument 1

Am Samstag habe ich im Leverkusener Anzeiger über die geplanten Umbaumaßnahmen an der Bahnstrecke im Rahmen der Ertüchtigung für den RRX gelesen. Dabei ist von Grundstücksabtretungen, stärkerer Annäherung von Wohnbebauungen, höheren Lärmschutzwänden und einem Wegfall des Stationsgebäudes in Leverkusen-Mitte die Rede, wenn das zusätzliche vierte Gleis auf der Westseite gebaut wird.

Meiner Meinung nach ist keine dieser Maßnahmen nötig. Die Stationen Bayerwerk, Lev.-Mitte und Küppersteg haben die geforderten vier Gleise. In Lev.-Mitte sind alle von Bahnsteigen aus zugänglich. Es geht also nur um die Erweiterung der beiden dazwischenliegenden Streckenabschnitte.

Ich schlage vor, zwischen Bayerwerk und Lev.-Mitte das vierte Gleis auf der Ostseite anzufügen. Dort ist reichlich Platz und es gibt keine Annäherung an die Wohngebäude der Beamten­siedlung. Dieses Gleis lässt sich ohne Beeinträchtigung des Bahnverkehrs bauen. Im Bereich Bayerwerk muss dann nur eine Verschwenkung des heutigen Bahnhofsgleises 4 (von Westen aus nummeriert) in das neugebaute Streckengleis 4 der folgenden Strecke erfolgen. Das kann leicht in einer nächtlichen Betriebspause erfolgen. Auf der Südseite vom Lev.-Mitte wird dieses neue Streckengleis ebenfalls über eine Verschwenkung im Bereich der Überführung Manforter Straße in das jetzige Bahnhofsgleis 5 (es ist das im Osten liegende vierte Gleis) eingeschwenkt. Der Gleisabstand zu den Häusern der F.-F.-Runge-Straße bleibt dabei unverändert.

In der Folge werden bei Bayerwerk die Bahnhofsgleise 2 und 3 in die schon existierenden Streckengleise 2 und 3 eingeschwenkt. Analog geht man in Lev.-Mitte vor.

Für die Anwohner ändert sich im ganzen Bereich Bayerwerk - Lev.-Mitte nichts. Das Stationsgebäude in Lev.-Mitte kann stehen bleiben.

Gegenäußerung zu Argument 1

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden verschiedene Varianten untersucht. Es wurde die wirtschaftlich und betrieblich beste Variante gewählt. Punktuell gesehen ist die Variante des Einwenders machbar aber aus Sicht des Vorhabenträgers betrieblich nicht optimal und kostentechnisch nicht wirtschaftlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

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

Argument 2

Zwischen Lev.-Mitte und Küppersteg scheint mir auch eine Neuanlage des Vierten Gleises auf der Ostseite am Vernünftigsten. So ist das Forum weiterhin nicht stärker betroffen als bisher. Die Einschwenkung in die vier Küppersteger Bahnhofs-Gleise erfolgt dann analog.

Somit wäre der ganze Streckenbereich Bayerwerk bis Küppersteg durchgehend viergleisig und kein Nadelöhr mehr. Die vier Bahnsteiggleise in Lev.-Mitte sollten in Ihrer Kapazität auch ausreichen. Schließlich ist heute Gleis 3 meist unbenutzt. In seiner jetzigen Funktion dient es in beiden Fahrtrichtungen ausschließlich als Überholgleis, wenn beispielsweise der Regionalexpress aus dem Fahrplan fällt wenn von IC- oder ICE-Zügen überholt werden muss. Bei entsprechender Weichen- und Signalausstattung könnten künftig die S-Bahn und RRX-Gleise 1 und 2 diese Aufgabe mit übernehmen. Ihre Kapazität sollte für diese Fälle ausreichen. Alternativ käme die Verlängerung der Überholfunktion nach Küppersteg oder noch besser nach Bayerwerk in Betracht. Dort könnte zwischen den Ferngleisen 3 und 4 ein Überholgleis als reines Betriebsgleis, d.h. ohne Bahnsteig eingeführt werden. In Bayerwerk wäre auf der Ostseite auch für dieses zusätzliche Gleis reichlich Platz vorhanden. Der verspätete Regionalexpress würde dann nach oder vor (je nach Fahrtrichtung) seinen Halt in Lev.-Mitte, wo Reisende zu und aussteigen können, in Bayerwerk in diesem Betriebsgleis die Überholung durch IC oder ICE abwarten. Die Fahrzeit dieses sowieso verspäteten Zugs wird dadurch praktisch nicht verlängert.

Gegenäußerung zu Argument 2

Hierzu sei auf die Ausführungen zu dem vorherigen Aspekt verwiesen. Bezüglich der Situation östlich der Station Bayerwerk wird ferner auf das sich dort befindliche Sportzentrum verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

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

Argument 3

Ich schätze, dass die Kosten bei diesem Vorschlag nicht höher sind, als wenn auf der Westseite ein neues Gleis gebaut würde. Die Zusatzkosten für unbedingt nötige Lärmschutzmaßnahmen entfallen. Ergänzende Maßnahmen wegen des erhöhten Zugaufkommens können aber trotzdem sinnvoll sein, beispielsweise Schalldämmung an Gleis und Fahrzeugen. Außerdem wäre die Akzeptanz bei den betroffenen Anwohnern erheblich besser. Das ist ja spä-

testens nach "Stuttgart 21 " ein nicht zu unterschätzender Faktor. Ich würde mich über eine kurze Stellungnahme Ihrerseits freuen.

Gegenäußerung zu Argument 3

Eine Schalldämmung an Gleis und Fahrzeugen kann nicht oder nur sehr eingeschränkt akustisch wirksam werden. Für die Gleisanlagen wird als aktive Schallschutzmaßnahme das „Besonders überwachte Gleis“ vorgesehen. Damit lassen sich die Schallemissionen des Schienenverkehrs am Entstehungsort (Rad-Schienen-Kontakt) um 3 dB(A) effektiv reduzieren. Schalldämmung an Fahrzeugen kann z.Z. nur durch einzelne optimierte Zugarten, wie z.B. den ICE erfolgen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

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

B.5.23.7 Private (P7, P8, P11, P12, P14 – P28, P35 – P441) „Baulücke“

Argumente

Der Bau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) im Bereich der Stadt Leverkusen sieht auch Schallschutzmaßnahmen vor. Diese beschränken sich aber auf den Abschnitt von Langenfeld bis kurz vor den S-Bahnhof Leverkusen-Rheindorf und dann wieder ab dem S-Bahnhof Leverkusen-Küppersteg bis zur Stadtgrenze von Leverkusen nach Köln. Der Bereich zwischen den S-Bahnhöfen Leverkusen-Rheindorf und Leverkusen-Küppersteg ist eine sogenannte Baulücke. Diese soll vom Bau neuer Schallschutzeinrichtungen bzw. der Erneuerung von vorhandenem Schallschutz ausgenommen werden. Gegen diesen Verzicht erheben wir Einwendungen.

Für den Bereich Leverkusen-Küppersteg von-Ketteler-Str. bis Ende des Bürriger Weges sind keine weiteren aktiven sowie passiven Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Wir fordern zusätzlichen aktiven sowie passiven Lärmschutz für diesen Bereich.

Gegen das Bauvorhaben RRX, Planfeststellungsabschnitt 1.2. im Streckenabschnitt: Bahnhof Leverkusen-Mitte bis Bahnhof Rheindorf wird eingewendet, dass für diesen Streckenabschnitt unweit des Bahnhof Küppersteg keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, obwohl dort künftig erheblich mehr und öfter lärmende Verbindungen in Richtung Köln und Düsseldorf, unmittelbar an dicht besiedelten Wohngebiet, vorbei rollen. Bezugnehmend auf die Ziffern 3390 ff. des aktuellen NRW -Koalitionsvertrag beantrage, ich die Lärmbelästigung, des neuen Verkehrsaufkommen auf bestehender Strecke zwischen Forum Leverkusen

bis zur "Reuschenberger Mühle" durch Installation von ergänzenden Lärmschutz einzudämmen.

Einige Einwender befürchten, dass der Güterverkehrskorridor Rotterdam - Genua künftig über die Gleise des RRX geführt werden könnte.

Gegenäußerung zu den Argumenten

Die Bahnstrecke bleibt im Bereich der „Baulücke“ unverändert. Eine Möglichkeit zur Gewährung zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV ist somit nicht gegeben. Die RRX-Strecke erhält keine Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem ETCS, welches Voraussetzung für den Betrieb von Korridor A Rotterdam – Genua ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 16. Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung sind nur dann Maßnahmen der Lärmvorsorge zu gewähren, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird. Dies trifft im Bereich der Baulücke nicht zu. Der Korridor Rotterdam – Genua wird über die Güterstrecke in Leverkusen-Opladen geführt.

B.5.23.8 Private (P9, P10)

Einwendung vom: 14.07. und 16.07.2012

Es ist nicht nachvollziehbar, warum auf dem Streckenabschnitt, den wir bewohnen, die Gleiserweiterung zu den Wohnhäusern hin erfolgen soll, obwohl auf der anderen Seite des Bahndamms bis zum Willy-Brand-Ring Freifläche ist. Der Garten unseres Hauses wird dadurch kleiner. Es ist für alle Hausbewohner zusätzlich zur geplanten Gartenverkleinerung unzumutbar, dass durch den Garten eine Baustraße angelegt werden soll. Damit finden die Bauarbeiten unmittelbar am Haus statt. Eine derartige Lärmbelastung - gerade auch für unsere Kinder -lehnen wir ab.

Gegenäußerung zu Argument 1

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden verschiedene Varianten untersucht. Es wurde die Variante gewählt, die sowohl wirtschaftlich als auch betrieblich die Sinnvollste ist. Eine Verschwenkung der Gleisanlage im Bereich der Beamtensiedlung bis zum Willy-Brand-Ring kam aus wirtschaftlicher und betrieblicher Sicht nicht in Betracht. Für den Bau der Schall-

schutzwand ist eine Baustraße bzw. eine Baustelleneinrichtungsfläche zwingend erforderlich. Diese wird nicht für die gesamte Dauer der Baumaßnahme benötigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Es wird ferner auf die Nebenbestimmungen (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen. Die AVV Baulärm ist bei der Planung der Maßnahmen berücksichtigt worden. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche Vorbelastung um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen vorzusehen (mobile Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen, z. B. Betriebszeitenbeschränkungen).

B.5.23.9 Privater (P13)

Einwendung vom: 14.07.2012

Argument 1

Der Bau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) im Bereich der Stadt Leverkusen sieht auch Schallschutzmaßnahmen vor. Diese beschränken sich aber in dem Abschnitt vom S-Bahnhof Bayerwerk bis zum Willy-Brandt-Ring nur auf die Erhöhung der Schallschutzwand zur sog. Beamensiedlung (Carl-Rumpff-Str. etc.) also auf der Westseite der Bahnstrecke, soweit ich die Planunterlagen richtig verstanden habe. Damit wird der durch den Bahnverkehr entstehende Lärm noch stärker in Richtung unserer Siedlung (Fontanestr., Bertha-von-Suttner-Str. und Elisabeth-Langgässer-Str.) geleitet. Gegen diese Ausführung erhebe ich - auch im Namen der rund 120 Familien in dieser Siedlung Einwendungen. Bisher schon ist bei der häufigen Westwindlage der Zugverkehr sehr deutlich zu hören. Es müssen also auch östlich der Bahnstrecke schallmindernde Maßnahmen getroffen werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Im Bereich der angesprochenen Siedlung ist von Bahn-km 10+469 bis 10+770 eine 2 m hohe Schallschutzwand vorgesehen. Ab Bahn-km 10,779 wird diese bis Bahn-km 10,931 auf 4 m erhöht. Damit können im Bereich der Fontanestraße, Gustav-Freytag-Straße, Heinrich-von-Kleist-Straße, etc. die Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden eingehalten werden. Zusätzlich ist der Einsatz des besonders überwachten Gleises als weitere Schallschutzmaßnahme vorgesehen. Die auf der bahnlinken Seite vorgesehene Schallschutzwand (Carl-Rumpff-Str. etc.) wird – wie alle geplanten SSW - als hochabsorbierende SSW ausgeführt. Damit werden mögliche Reflektionen unterbunden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

B.5.23.10 Private (P29 – P34, P444)

Argument 1

Als langjähriger Mieter im Hause Masurenstr. 19, Leverkusen- Rheindorf (Gut Rosendahl) lege ich im o.g. Planfeststellungsverfahren gegen den Bau der Trasse des Rhein-Ruhr-Express (RRX) fristgerecht Widerspruch ein.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Das von uns bewohnte Haus liegt Luftlinie ca. 100 m von der bereits heute stark befahrenen dreigleisigen Trasse (Köln-Düsseldorf) entfernt. Infolge mangelnden Schallschutzes ist die Lärmbelastung bereits heute unerträglich. Durch die geplante zusätzliche Trasse des Hochgeschwindigkeitszuges (RRX) wird sich in den nächsten Jahren die Lärmbelastung um ein vielfaches erhöhen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Bereich des Hauses Masurenstraße 19 werden die vorhandenen Gleise durch ein zusätzliches Gleis erweitert. Es wurde demnach geprüft, ob eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV vorliegt. Durch eine Erhöhung der bereits vorhandenen Schallschutzwand von 2,0 m auf 4,0 m ist eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aller Gebäude im Bereich der Masurenstraße gewährleistet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven Schallschutz (A.3.8.2) hingewiesen.

Argument 3

Hinzu kommen zusätzliche Belastungen durch Erschütterungen und Druckwellen. Schon heute ist unsere Nachtruhe erheblich gestört und wir sind auch nicht bereit diese zusätzlichen Lärm -und Schadstoffimmissionen zu tolerieren.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die von einem unabhängigen externen Gutachter durchgeführten Erschütterungstechnischen Untersuchungen bilden die Grundlage für die Planung der Erschütterungsmaßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht möglich. Mit diesen Maßnahmen wird sichergestellt, dass die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden.

Mikrodruckwellen (MDW) können nur an Tunnelportalen bei unterirdisch geführten Bahnanlagen entstehen. Diese auch nur bei eingleisigen Tunnelröhren, in denen Züge hohe Geschwindigkeiten verkehren. Bei oberirdischen Strecken tritt dieses Phänomen nicht auf.

Auch die Schadstoffbelastung wurde im Rahmen der Planung bereits betrachtet. Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt, ist diesbezüglich ebenfalls keine Gefährdung gegeben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven Schallschutz (A.3.8.2) hingewiesen.

B.5.23.11 Privater (P442)

Einwendung vom: 22.06.2012

Argument 1

Der Einwender trägt zahlreiche verkehrspolitische bzw. baurechtliche Bedenken zu dem Vorhaben vor. Das hier durch die Vorhabenträgerin vorgelegte Planfeststellungsverfahren ist somit gänzlich abzulehnen, vermag es doch die sich selbst auferlegten verkehrstechnischen Lösungsoptionen nicht ansatzweise zu verwirklichen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Vorhabenträgerin setzt sich im Einzelnen mit den Bedenken des Einwenders auseinander und argumentiert detailliert für das Vorhaben.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht in eigenen Rechten betroffen, da er nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens wohnt. Allgemeine verkehrspolitischen Erwägungen begründen keine Betroffenheit.

B.5.23.12 Privater (P443)

Einwendung vom: 05.10.2015 (1. Deckblatt)

Argument 1

Der Einwender ist mit rund 10.000 Mitgliedern und 13 Sportanlagen der größte Sportverein in Leverkusen und betreibt 3 Sportanlagen (Kurt-Rieß-Anlage, Fritz-Jacobi-Anlage, Werferzentrum Kurtekotten) mit insgesamt 15 vereinseigenen Sporthallen, eine Leichtathletikanlage sowie diverse Sportrasenflächen. Die Grundstücke der vom Einwender betriebenen Sportanlagen stehen in Erbpacht des Vereins. Grundstückseigentümer ist die Einwenderin P1. Im Bereich der an die Bahntrasse angrenzenden Windhorststraße befindet sich bei der Zulieferung (Warenannahme) für die Kurt-Rieß-Anlage sowie der Zugang zu unserem Sportinternat (Windthorstr. 2 + 3).

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung. Die genannten Informationen werden bei der Erwidern der nachfolgend erhobenen Einwände berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Als direkt betroffener Anlieger sprechen wir fristgerecht gegen die Erweiterung der Baustelleneinrichtungsfläche 832 ein, da diese den Zugang bzw. die Zufahrt zu unseren oben beschriebenen Einrichtungen unmöglich macht. Wir schlagen vor, die Fläche 832 so einzurichten, dass der Bürgersteig Windthorstr. frei bleibt, um die Zuwegung zur Kurt-Rieß-Anlage sowie den Häusern Windthorstr. 2 und 3 zu gewährleisten. Die Zuwegung zu den genannten Grundstücken ist auf anderem Weg nicht möglich und daher, vor allem unter dem Aspekt der Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc. erforderlich. Dieser Einspruch erfolgt in Abstimmung mit der Einwenderin P1 als Grundstückseigentümer.

Gegenäußerung zu Argument 2

Es wird zugesagt, dass der Bürgersteig, auf dem die BE-Fläche bislang geplant ist, freigehalten und die BE-Fläche in diesem Bereich angepasst wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin hingewiesen.

Argument 3

Ergänzend weisen wir auf den sehr ungünstigen Zuschnitt der Baustelleneinrichtungsfläche 833 (unter der „Stelzenautobahn“ – als Unterbrechung der Windhorststraße und somit der Zufahrt zu den o.a. Gebäuden des Einwenders) hin und regen hier nachträglich dringend eine Änderung dieser Fläche an.

Gegenäußerung zu Argument 3

Bezüglich der beschriebenen Fläche gibt es keine Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung. Der Hinweis wird gleichwohl zur Kenntnis genommen und im Zuge der Ausführungsplanung eine Prüfung der Optimierung in Abstimmung mit den ausführenden Unternehmen zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin hingewiesen.

Argument 4

Abschließend regen wir zu den vorgenannten Punkten dringend ein Abstimmungsgespräch vor Ort mit den Planern der Vorhabenträgerin an.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Vorhabenträgerin steht jederzeit gerne für einen Gesprächstermin vor Ort zur Verfügung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin hingewiesen.

B.5.23.13 Private (P444)

Einwendungen vom: 13.10.2015 (1. Deckblatt)

Argument 1

Gegen die 1. Planänderung im Planfeststellungsverfahren für den Rhein-Ruhr-Express, PFA 1.2 erheben wir als Direktbetroffene nachfolgend genannte Einwände. Zunächst jedoch mochten wir unseren Unmut dahingehend äußern, als dass die Stadt Leverkusen in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren zum RRX eine ganz dürftige Informationspolitik betreibt. Im Jahr 2012 ist die Bekanntmachung über die Auslage der Unterlagen (trotz der Lektüre der Tagespresse) unverständlicherweise an allen 3 betroffenen Familien vorbei „gegangen“. Erst durch das Langenfelder Stadtmagazin wurden wir auf die Einzelheiten des Projekts aufmerksam gemacht worden. Hier ging es um den PFA 1.3. In diesem Zusammenhang konnten wir uns Einblick in die Unterlagen, die uns betreffen, verschaffen bzw. erführen, dass der Schallschutz in unserem Bereich weder erneuert noch verbessert werden soll.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die grundsätzlichen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf verwiesen, dass die Veröffentlichung von Offenlagen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren stets entsprechend der hierfür geltenden Richtlinien erfolgt.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger im Vorfeld zur Offenlage im Jahr 2012 am 01.06.2012 eine Bürgerinformationsveranstaltung im Forum Leverkusen abgehalten. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Berichterstattung in der örtlichen Tagespresse. Die Bürger wurden auch im Zusammenhang mit dem Deckblatt im Vorfeld der Offenlage informiert. Diese Veranstaltung erfolgte am 24.08.2015 ebenfalls im Forum Leverkusen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Die Veröffentlichungen erfolgten rechtsfehlerfrei.

Argument 2

Die Vorhabenträgerin argumentiert, dass die Schallschutzwandhöhen im Zuge der Schallschutztechnischen Untersuchung von einem Gutachter bestimmt werden. Grundlage hierfür soll die Kosten-Nutzen-Abwägung sein, die in Bezug auf den angestrebten Schutzzweck ermittelt wird. Hier wurden uns prognostizierte Lärmwerte in Form von Tabellen zur Verfügung gestellt. Selbst, wenn es sich um Mittelungsverfahren-Werte handelt, können diese nicht korrekt sein. Um diese angenommenen Werte zu überprüfen, haben wir an mehreren Tagen zu unterschiedlichen Tageszeiten und bei unterschiedlichen Wetter- und Windverhältnissen mit

unterschiedlichen Dezibel-Messgeräten Messungen durchgeführt. Die Immissionsgrenzschutzwerte sowie die prognostizierten Werte gem. der Tabelle wurden deutlich überschritten. Im Einzelnen: Bei den 48 Messungen an 6 Tagen lagen nur 4 Werte unter dem 1GW, bei allen 4 Werten handelte es sich um die 5-Bahn S 6 (3 dieser 4 S-Bahnen fuhr in Richtung Köln, so dass sie vor dem S-Bahnhof Rheindorf bereits entsprechend langsamer ergo leiser fuhr). Von den 48 Messungen gab es folglich 44 Überschreitungen (dies entspricht einer Quote von über 91%; davon wiederum 29 Überschreitungen (also über 65%!) im 2stelligen Bereich. Tagsüber lagen die Werte im Schnitt bei 10 dB über dem 1GW (zwischen 1 dB und 17,6 dB) und somit im Schnitt um 15 dB über den Prognosewerten, nach 22 Uhr lagen die Werte gar im Schnitt bei 16,8 dB über dem 1GW (zwischen 3,3 dB und 19,4 dB) und somit bei knapp 19 dB über den Prognosen des Schallschutzgutachtens. So hohe Abweichungen zwischen den durch uns gemessenen Zahlen und den Zahlen aus dem Schallschutzgutachten (Bahnprognose bei unter 60dB tagsüber — tatsächliche Werte bei über 75 dB) sind nicht erklärlich und daher anzuzweifeln. Der Lärm der Züge liegt bei über 75 dB, das ist dem Lärm eines Rasenmähers gleich zu setzen. Es ist also leicht vorstellbar, dass diese Geräusche eine enorme Lärmbelästigung darstellen. Gem. der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV) ist zu entnehmen, dass: ‘,(...) § 1 Anwendungsbereich (1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege) (2) Die Änderung ist wesentlich, wenn 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten(..)“Bei durchschnittlichen Tageswerten von 74 dB sowie Nachtwerten von 70,8 dB ist von einer wesentlichen Änderung gem. § 1 der 16. BImSchV auszugehen. Bei demnächst 450 Zugbewegungen täglich sind das Werte, die Gesundheitsschädigungen verursachen können. Allerdings besagt das Gutachten auch, dass an 4 von 10 Messpunkten auf unserem Grundstück die Grenzwerte, auch wenn nur marginal, überschritten werden. Müssen wir diese Überschreitungen hinnehmen, nur weil die Vorhabenträgerin hier eine Kosten-Nutzen-Rechnung als Begründung für die Nichtdurchführung von Schallschutzmaßnahmen angibt? Noch weniger nachvollziehbar wird die Planung der Bahn, wenn man die Zahlen des Gutachtens für den

Bereich Rheindorfer Str. 261, 259 c, b, a, 259 studiert. Dort sind die Prognosewerte im Schnitt um 5 dB niedriger, als auf dem Grundstück Masurenstr. 35 und trotz der Tatsache, dass sich die Wohnbebauung zum Teil doppelt so weit entfernt von der Schallschutzmauer befindet, wird dort die vorhandene Mauer abgebrochen, durch eine Neue ersetzt, die auch in noch in diesem Bereich auf 4 Meter erhöht wird. Es scheint hier der Hintergrund der Gleichbehandlung vollkommen außer Acht gelassen worden zu sein.

Gegenäußerung zu Argument 2

Bei den von den Einwendern angesprochenen und in der schalltechnischen Untersuchung dokumentierten Mittelungspegeln handelt es sich nicht um ein Verfahren der Mittelung von Ereignissen (hier Zugvorbeifahrten) auf der Grundlage von gemittelten Werten.

Der angesprochene Mittelungspegel wird aufgrund der notwendigen energetischen Mittelung auch als „Energieäquivalenter Mittelungspegel“ oder „Äquivalenter Dauerschallpegel“ bezeichnet und dient der Kennzeichnung von zeitlich unterschiedlichen Geräuschsituationen, wie zum Beispiel dem Zugverkehr auf einer Bahnstrecke über einen bestimmten Zeitraum (z.B. Tag/Nacht). Dabei gehen sowohl der Grad der Emission (vorbeifahrender Zug), als auch die Häufigkeit der Emissionen (Anzahl der Züge) über einen bestimmten Bewertungszeitraum ein.

Der für die Ermittlung der Lärmbetroffenheit und der Bemessung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen maßgebliche Wert ist der Beurteilungspegel, der im vorliegenden Fall den schutzwürdigen Nutzungen (hier den Gebäuden) zugeordnet ist.

Der Beurteilungspegel wird durch den Mittelungspegel und entsprechende immissionsortsabhängige Korrekturen bestimmt. Diese sind z.B. die Entfernung von der Lärmquelle, Pegeldifferenzen durch Boden- und Meteorologiedämpfung und Korrektur zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs (Schienenbonus).

Bei den von Einwendern ermittelten Werten handelt es sich um sog. Spitzenpegel, welche die Lärmbelastung durch die Vorbeifahrt eines Zuges darstellen. Dies ist nicht mit den in der schalltechnischen Untersuchung dokumentierten Emissionspegeln oder Beurteilungspegeln vergleichbar.

Da die in der schalltechnischen Untersuchung dokumentierten Beurteilungspegel zukünftige Lärmbelastungen nach Inbetriebnahme des RRX abbilden, scheiden Pegelmessungen zur Ermittlung von Lärmbelastungen grundsätzlich aus.

Der von der Schiene ausgehende Schall, die Schallemission, und der an einem bestimmten Ort ankommende Schall, die Schallimmission, werden entsprechend der 16. BImSchV grundsätzlich berechnet. Eine Berechnung (und keine Messung) wird durchgeführt, weil damit

- zufällige Ereignisse ausgeschlossen werden können und

- die Ermittlung der Schallemission für die prognostizierte Verkehrsbelastung erfolgen kann.

Die von den Einwendern angesprochene Kosten-Nutzen-Analyse wurde auf Grundlage der Forderungen gemäß EBA Leitfaden „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahn-rechtlichen Planfeststellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ durchgeführt.

Dabei sind für die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffenen Bereiche umfangreiche Verhältnismäßigkeitsprüfungen bezüglich der Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Diese Verhältnismäßigkeitsprüfungen werden auch von der aktuellen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte gefordert.

Bei der Untersuchung handelt es sich nicht um eine Kosten-Nutzen-Rechnung, die allein auf das Verhältnis von Kosten der Lärmschutzmaßnahmen abhebt, sondern ebenfalls die Zahl der Betroffenen, den Grad der Betroffenheit sowie die akustischen Effektivität einer geprüften Lärmschutzlösung berücksichtigt.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass es in diesem Zusammenhang keine Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung gibt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven Schallschutz (A.3.8.2) hingewiesen.

Argument 3

Gemäß des Schallschutzgutachtens — hier Punkt 2.2 Beurteilungspegel wesentliche Änderung mit Schallschutz - wird der Bereich „Lagebereich Ost (bahnrechts) Abschnitt 6 rds als Mischgebiet Masurenstraße km 16,5 bis 17,10“ gekennzeichnet. Da es sich faktisch um ein Wohngebiet bzw. Kleinsiedlungsgebiet handelt, haben wir bei der Bezirksregierung Köln die Änderung der Einordnung beantragt. Die Bezirksregierung hat hier die Vorhabenträgerin um Stellungnahme gebeten. Die Vorhabenträgerin vertritt verständlicherweise die Rechtsauffassung, dass die Einordnung als Kleinsiedlungsgebiet nicht möglich ist, da die Eigenschaften nicht gegeben seien. Im Falle der Einordnung als Kleinsiedlungsgebiet wären die einzuhaltenen 1GW noch geringer und die Überschreitungen der prognostizierten Werte somit noch deutlicher. Wir vertreten allerdings die Meinung, dass die Eigenschaften eines Kleinsied-

lungsgebiets sehr wohl gegeben sind: Kleinsiedlungen zeichnen sich in der Regel durch weitgehend gleich große Grundstücke und Häuser, gleiche Haustypen und serielle Anordnung (Reihung, Stellung der Baukörper entlang der Straße) sowie städtebaulich einheitliches Bild aus (zumindest anfangs); wesentlich dafür ist auch die Entstehungsgeschichte. Das ist hier gegeben. Widersprüchlich im Schallschutzgutachten erscheint im gleichen Zusammenhang, dass der "Lagebereich West (bahnlinks) Abschnitt 51dB: als Wohngebiet / Wohnen im Außenbereich Masurenstraße km 16,5 bis 17,10" gekennzeichnet wird. Auch hier wird angezweifelt, dass die Grundsätze der Gleichbehandlung hier befolgt wurden. Im westlichen Bereich zwischen dem Abschnitt 16,5 und 17,1 befindet sich lediglich im Bereich des Guts Rosendahl also zwischen dem Abschnitt 16,7 und 16,8 eine Wohnbebauung und trotz dem wird der Bereich als Wohngebiet bzw. Wohnen im Außenbereich definiert. Es gibt also keinen triftigen Grund an der Bezeichnung Mischgebiet für den östlichen Bereich festzuhalten, wenn hier zwischen dem km 16,9 bis 17,1 in Leverkusen sowie anschließend in Langenfeld nur Wohnbebauung vorhanden ist und die Merkmale für ein Kleinsiedlungsgebiet gegeben sind.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Einordnung der Gebietsnutzung des Mischgebietes (Schutzabschnitt 6 rechts der Bahn) an der Masurenstraße wurde, da keine rechtskräftigen Bebauungspläne vorliegen, anhand der Eintragungen im Flächennutzungsplan der Stadt Langenfeld vorgenommen.

Die Gebäude, welche außerhalb des Stadtgebietes von Langenfeld liegen, wurden aufgrund der Nachbarschaft ebenfalls als Mischgebiet berücksichtigt.

Alternativ bestünde die Möglichkeit, diese Gebäude als Wohngebäude im Außenbereich zu klassifizieren, da für den Geltungsbereich des Flächennutzungsplans der Stadt Leverkusen gar keine Nutzungseinstufung im Sinne der 16.BImSchV vorliegt. Da die Immissionsgrenzwerte für Dorf-, Kern- und Mischgebiete und Wohngebäude im Außenbereich identisch sind, hätte dies keine Auswirkung auf die Anwendung der Immissionsgrenzwerte.

Der Forderung der Einwender, die Gebäude im Bereich des Schutzabschnittes 6 rechts der Bahn als Kleinsiedlungsgebiet zu berücksichtigen, kann nicht gefolgt werden. Obwohl die Nutzungen hauptsächlich dem Wohnen dienen, können Merkmale eines Kleinsiedlungsgebietes nicht erkannt werden.

Die Nutzung des Schutzabschnittes 5 links der Bahn (Gut Rosendahl) wurde als Wohngebäude im Außenbereich berücksichtigt. Auch hier liegt keine rechtskräftige Bauleitplanung vor, sowie keine Nutzungseinstufung im FNP im Sinne der 16.BImSchV. Somit kann ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung nicht vorliegen

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass es in diesem Zusammenhang keine Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung gibt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven Schallschutz (A.3.8.2) hingewiesen.

Argument 4

Die Vorhabenträgerin ist gem. des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.12.1988 verpflichtet, den vorhandenen Lärmschutz dann nachzubessern, wenn der Bundestag oder Bundesverkehrsminister die Lärmschutzgrenzwerte festlegt, die niedriger sind, als die von der DB zugrunde gelegten. Damals, als die Schallschutzmauer vor über 20 Jahren errichtet worden ist, lagen die LGW bei 72 dB tagsüber und 62 dB nachts. Diese wurden folglich um 8 dB nach unten korrigiert, somit muss die Vorhabenträgerin der Verpflichtung aus dem Beschluss nachkommen und den Lärmschutz nachzubessern. Die vorhandenen Paneelen sind überaltert, vibrieren bei jedem vorbeifahrenden Zug. Nicht zu vernachlässigen sollte auch die Tatsache sein, dass die Erschütterungen auf den Grundstücken und in den Häusern deutlich spürbar sind und somit erhebliche Belästigungen für uns darstellen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Der im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1988 beschriebenen Verpflichtung, die schalltechnische Untersuchung zu überarbeiten wurde im Jahr 1990 nachgekommen. Diese Maßnahme steht nicht im Zusammenhang mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren. Die bereits vorhandenen Anlagen werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf ersetzt. Die Vorhabenträgerin hat den Hinweis zum Anlass genommen, die verantwortliche Stelle über die Beobachtungen der Betroffenen zu informieren.

Im Zusammenhang mit dem Erschütterungsschutz wurde im Rahmen der Planfeststellung ein Gutachter mit einbezogen. Im Ergebnis wurde vom Gutachter in einzelnen Bereichen, unter anderem im Bereich zwischen km 16,7 und 16,98, der Einbau von besohlenen Schwellen als Erschütterungsschutzmaßnahme festgelegt..

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtli-

chen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.10) zum Erschütterungsschutz hingewiesen.

Argument 5

Durch das Unterlassen der Schallschutzmaßnahmen ist mit einer Wertminderung unseres Grundstücks auszugehen. Auch für Laien ist erkennbar, dass durch den Bau eines neuen Gleises sowie Erhöhung der täglichen Zugbewegungen die Lärmsituation sich verschlechtern wird, wenn weder die vorhandene Schallschutzwand durch eine Neue ersetzt noch erhöht wird. Für die Bahn ist der RRX aktuell das größte Projekt dieser Art in Europa, also ist die Entscheidung auf die Erneuerung des Schallschutzes auf einer Länge von nicht mehr als 200 Metern aus Kosten-Nutzen-Gründen zu verzichten eine Farce. Gerne stehen unsere Türen für Durchführungen von Messungen offen.

Gegenäußerung zu Argument 5

Aufgrund der Baumaßnahme besteht kein Rechtsanspruch auf Entschädigung durch Wertminderung von Gebäuden bzw. Grundstücken. Gemäß Artikel 14 GG können Eigentümer nicht auf die Unveränderlichkeit ihrer Wohnumgebung vertrauen. Deswegen stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes, wie eine hieraus ggf. entstehende Grundstückswertminderung, wie sie die Betroffenen aufgrund des Ausbaus der Bahnstrecke befürchten, für sich allein grundsätzlich keine eigenständigen Abwägungsposten dar, die im Rahmen der Abwägung von vornherein Berücksichtigung finden müssten. Abwägungserhebliches Gewicht kann insoweit nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben faktisch ausgehen (z.B. Lärmimmission). Eine Wertminderung am Wohngrundstück ist nicht zwangsläufig ausgleichspflichtig.

Weiterhin wird festgestellt, dass Grunderwerbs- und Entschädigungs-verhandlungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, in dem nur öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die

Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen zum aktiven Schallschutz (A.3.8.2) hingewiesen.

B.5.23.14 Privater (P445)

Einwendungen vom: 09.10.2015 (1. Deckblatt), 25.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Anwesens Heinrich-von-Stephan-Straße 6, Leverkusen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Leverkusen Mitte. Das Grundeigentum ist eingetragen im Grundbuch der Stadt Leverkusen, Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstück-Nr. 376. Dieses Grundeigentum soll nach den Änderungen des 1. Deckblatts im Wege des Erwerbs einer Fläche im Umfang von 285 qm durch den Projektträger in Anspruch genommen werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung. Die genannten Informationen werden bei der Erwidern der nachfolgend erhobenen Einwände berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Wie bereits im Anhörungstermin vom 30.05.2016 und dem Schreiben der Einwenderin an die Vorhabenträgerin vom 02.09.2016 ausgeführt, stimmen wir der Verlegung der Stellplätze auf die Rückseite der Einwenderin-Liegenschaft zu. Nach der Darstellung im Lageplan 4.12.VA.LP.104C scheint die Anlage von 8 Stellplätzen an dieser Position vorgesehen zu sein. Wir bitten ergänzend zu den übersandten Unterlagen des 2. Deckblatts um Mitteilung, ob diese 8 Stellplätze insgesamt exklusiv für die Einwenderin und deren Besucher umgesetzt werden soll. Dies ist aus den übersandten Unterlagen nicht ersichtlich.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Vorhabenträgerin nimmt zur Kenntnis, dass die Einwenderin mit der Verlegung der Stellplätze auf die Rückseite ihrer Liegenschaften einverstanden ist. Die entsprechenden Stellplätze werden so ersetzt und sichergestellt, wie sie bereits auf der vorderen Seite vorlagen. Der Ersatz der Stellplätze ist für beide Grundstückseigentümer und somit auch die Eigentümer Einwender P453 bestimmt. In der Abstimmung wurde entsprechendes stets kommuniziert. Bei dem Termin am 02.01.2017 wurde seitens der Vertreter der Einwenderin ferner

kommuniziert, dass die Festlegung zur Aufteilung der Ersatzparkplätze zwischen den beiden Teilen der Zweihausgemeinschaft direkt geklärt wird.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. In der Bebauungsplanänderung hat die Stadt Leverkusen zusätzlich zu den geplanten Ersatzstellplätzen weitere mögliche Parkplätze westlich des Gebäudes dargestellt. Diese und ein möglicher Erwerb dieser Flächen sind jedoch unabhängig vom Planfeststellungsverfahren zu sehen und müssen außerhalb des Verfahrens mit der Stadt Leverkusen verhandelt werden.

Argument 3

Die Unterlagen aus dem 2.Deckblatt-Verfahren lassen eine Frage, die schon Gegenstand der Verhandlung vom 30.05.2016 war, offen. Seinerzeit wurde die Sicherstellung der weiteren Nutzung der Tiefgarage erörtert. Im Protokoll zur Verhandlung vom 30.05.2016 wird auf Seite 7 ausgeführt, dass die Vorhabenträgerin von der Stadt Leverkusen eine Erklärung einholen würde, dass die Stadt Leverkusen die Eintragung einer Dienstbarkeit zu Gunsten der Einwenderin hinsichtlich eines Unterbaurechts unterhalb der öffentlichen Fläche einverstanden ist. Ziel dieser Dienstbarkeit muss die fortdauernde Nutzung der vorhandenen unterirdischen baulichen Anlage zugunsten der Einwenderin sein. Hierzu findet sich in den Deckblatt-Unterlagen keine Aussage. Wir bitten um Mitteilung, dass und wie sichergestellt ist, dass eine solche Dienstbarkeit zu Gunsten der Einwenderin eingetragen wird und dass dieser Vorgang auf Seiten der Einwenderin keine Kosten auslösen wird.

Gegenäußerung zu Argument 3

Im Grunderwerbsverzeichnis ist dieser Bereich als Erwerb und somit gar mit einer größeren Betroffenheit als eine dingliche Sicherung dargestellt. Der Stadt Leverkusen als zukünftiger Eigentümerin der Straße ist die Situation mit der Tiefgarage bekannt. Die entsprechende Eintragung der Dienstbarkeit für die Tiefgarage wird im Rahmen weiterer vertraglicher Regelungen vollzogen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Tiefgarage keine Änderungen im 2. Deckblatt vorgenommen wurden, zu denen im Rahmen des Anhörungsverfahrens Stellung genommen werden kann.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Regelungen zu der Verkehrsfläche sind mit der Stadt Leverkusen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 4

Des Weiteren bitten wir, in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass durch geeignete bauliche oder sonstige Maßnahmen sichergestellt wird, dass die verkehrliche Nutzung der Fläche oberhalb der unterirdischen baulichen Anlagen der Einwenderin auf die Nutzung als Fußgängerweg beschränkt und nicht, auch nicht verkehrswidrig, durch Kraftfahrzeuge genutzt werden kann.

Gegenäußerung zu Argument 4

Wie bereits im 1. Deckblattverfahren sowie im Erörterungstermin am 03.06.2016 im Beisein der Einwenderin beschrieben, wird durch bauliche Maßnahmen sichergestellt, dass die Nutzung entsprechend der Planung erfolgt. Zu der Verkehrsführung in diesem Bereich sind bereits Abstimmungen mit der Stadt Leverkusen erfolgt. Ob eine Aufnahme im Planfeststellungsbeschluss erfolgt entscheidet die Planfeststellungsbehörde.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Regelungen zu der Verkehrsfläche sind mit der Stadt Leverkusen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 5

Die Einwenderin ist mit der Planung in der Fassung des 2. Deckblatts einverstanden, bindet Ihre Zustimmung jedoch nach wie vor daran, dass die Stellplatzsituation auch bauleitplanerisch abgesichert wird, dass durch geeignete Sicherungsmaßnahmen (z.B. ferngesteuerte Toranlage) auf Kosten der Vorhabenträgerin sichergestellt wird, dass die Nutzung der Stellplätze der Einwenderin vorbehalten bleibt und dass eine rechtlich bindende Zusage über die Eintragung einer dinglichen Sicherheit zum Schutz der Tiefgaragennutzung vorliegt.

Gegenäußerung zu Argument 5

Für die weitere Nutzung der Tiefgarage ist es erforderlich, dass der Bestand und die Nutzung der Tiefgarage ins Grundbuch eingetragen werden. Somit ist sichergestellt, dass der künftige Eigentümer der Verkehrsfläche der Nutzung der Tiefgarage nicht widersprechen kann. Aus Sicht der Vorhabenträgerin spricht nichts gegen die Sicherung der Tiefgarage im Grundbuch.

Die Stadt Leverkusen hat als zukünftige Eigentümerin der Verkehrsfläche, ebenfalls keine Einwände gegen eine Eintragung im Grundbuch. Neben der grundbuchrechtlichen Eintragung ist ebenfalls sicher zu stellen, dass der Bereich der Tiefgarage, der dann unter der Verkehrsfläche liegt, vor zusätzlichen Belastungen durch die Verkehrsfläche geschützt wird. Dazu soll dieser Bereich sichtbar zum Beispiel durch ein Beet oder Poller von der befahrbaren Fläche abgetrennt werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Regelungen zu der Verkehrsfläche sind mit der Stadt Leverkusen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.15 Privater (P446)

Einwendungen vom: 10.10.2015 (1. Deckblatt)

Argument 1

Als Eigentümerin des Flurstücks 25 und Geschäftsführerin der GmbH mit Flurstück 1352 in Leverkusen Gemeinde Rheindorf bin ich mit der geplanten Verlegungen der Ferngasleitungen und insbesondere der Wasserstoffleitung durch meine Grundstücke nicht einverstanden. Offensichtlich sollen die Leitungen noch weiter in die Grundstücke hinein verlegt werden. Eindeutig eine Minderung und Benachteiligung der Grundstücke. Ich bitte um Information und erhebe hiermit Widerspruch vor jeglicher Änderung oder Verlegungen in meinen Grundstücken.

Gegenäußerung zu Argument 1

Mit einem Anschreiben vom 10.06.2014 hat der Vorhabenträger über die geplante Leitungs-umverlegung informiert. Um die Bahntrasse auf vier Gleise ausbauen zu können, muss die Ferngasleitung im Grundstück mit dem Flurstück 25 und 1352 verlegt werden. Die Wasserstoffleitung wird in ihrer bisherigen Lage nicht verändert und verläuft bereits heute auf den Grundstücken der Einwenderin. Die heutige Nutzungsart des Grundstücks wird damit durch die Verlegung der Ferngasleitung nicht verändert.

Für die dingliche Sicherung, die für die neu verlegte Ferngasleitung erforderlich ist, wird die Betroffene entsprechend entschädigt. Konkrete Verhandlungen zum Grunderwerb sowie zu Entschädigungen werden nach Erlangen des Planrechts vorgenommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.16 Privater (P449)

Einwendungen vom: 15.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Im genannten Bereich wird erneut ein überregionaler bedeutsamer Radverkehrsweg abgebunden, der auch innerörtlich als Nord-Süd-Radweg zwischen Opladen, Wiesdorf und der Stadtgrenze zu Köln eine sehr große Bedeutung hat. Bereits durch den Bau großflächigen Einzelhandels am Wiesdorfer Platz (Rathaus-Galerie) wurde die Fuß- und Radwegverbindung aus Richtung Chempark Leverkusen (Friederich-Ebert-Str.) in Fahrtrichtung Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Bürrig und umgekehrt unterbrochen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Trasse des überregional und städtisch bedeutsamen Radweges wird nicht abgebunden, sondern erhält lediglich eine veränderte Wegeführung. Die Unterbrechung des Radweges durch die Rathaus-Galerie ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wurde bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 166/I der Stadt Leverkusen geregelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bebauungspläne bereits geregelte Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Argument 2

Jetzt sollen nunmehr erneut öffentliche Rad- und Fußwegeverkehrsflächen in eine rein private Nutzung (Errichtung privater Stellplatzflächen für 15 Kfz) umgewidmet werden und baurechtlich überplant werden. Die Umwidmung bisheriger öffentlich zugänglicher Verkehrsflächen zur Errichtung privater Stellplatzflächen ist weder notwendig und erforderlich noch verhältnismäßig.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 114/74 ist planungsrechtlich notwendig, da durch das Planfeststellungsverfahren für den Rhein-Ruhr-Express eine Verlagerung der Heinrich-von-Stephan-Straße nach Westen erforderlich wird und dadurch vorhandene Stellplätze vor dem Gebäude Heinrich-von-Stephan-Straße 6 – 6a entfallen. Der Bebauungsplan schafft hierfür den Ersatz an Stellplätzen an städtebaulich sinnvoller Stelle im rückwärtigen Bereich des o.g. Bürogebäudes. In dem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 114/74, in der die entsprechende Nutzung dargestellt ist, zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt hat. Eine entsprechende Veröffentlichung erfolgte im 9. Amtsblatt vom 07.03.2017 unter der lfd. Nr. 33.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bebauungspläne bereits geregelte Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Argument 3

Die aus Sicht der Vorhabenträgerin im Zuge der Ausbaumaßnahme für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) notwendige Verlegung eines zusätzlichen Bahngleises im Bereich des derzeitigen Bahnhofsbereichs Leverkusen-Wiesdorf bedingt hiernach den Wegfall von maximal 6 bis 7 Stellplätzen im Eigentum der WGL (Wohnungsbaugesellschaft Leverkusen), da die parallel zu den bisherigen Gleiskörpern verlaufende Heinrich-von-Stephan-Straße einige Meter in Richtung Westen (Rialto-Boulevard bzw. Fußgängerzonenbereich Leverkusen-Wiesdorf) verschoben werden soll. Das Angebot der Vorhabenträgerin, unmittelbar gegenüber dem WGL-Gebäude Ersatz zu schaffen, lehnte die WGL ohne weitere Begründung ab. Auch die Nachfrage, ob die WGL den Wegfall der Stellplätze gar in ihrer eigenen Tiefgarage unterhalb des WGL-Gebäudes kompensieren könne, blieb unbeantwortet.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die im 2.Deckblatt dargestellte Planung der Ersatzparkplätze orientiert sich an dem Bebauungsplan Nr. 114/74, der zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt hat. Nach Fertigstellung aller Arbeiten der Stadt Leverkusen und des Vorhabenträgers wird die Radwegehauptachse westlich des Bahnkörpers verlaufen. Somit ist ein Verbleiben des Radweges auf der Westseite hinter dem WGL-Gebäude nicht sinnvoll. Hierdurch kann die problematische Kreuzung des Radwegs mit Fußgängerströmen vor dem Rialto-Boulevard vermieden werden. Auch im heutigen Zustand ist hier der Radweg unterbrochen. Hierbei ist eine Unterordnung der Radfah-

rer gegeben, da eine Beschilderung mit „Radfahrer frei“ vorhanden ist und es sich hier um eine Fußgängerzone handelt. Durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße entfallen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei der WGL Stellplätze, die vom Vorhabenträger ersetzt werden müssen. Hierzu bieten sich die Flächen hinter dem WGL-Gebäude an. Die ursprüngliche Planung wurde seitens der Eigentümerin unter anderem aufgrund der starken Frequentierung im Bereich der P+R-Anlage, auf der ursprünglich die Ersatzparkplätze vorgesehen waren, nicht akzeptiert. Auch seitens der Stadt Leverkusen wurde die ursprüngliche Lösung nicht befürwortet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bebauungspläne bereits geregelte Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Argument 4

Es liegen demnach hinreichende Alternativen vor, die wegfallenden Stellplatzflächen zeit-, ortsnah und für die WGL kostenneutral zu kompensieren. Die Errichtung von nunmehr 15 Kfz-Stellplatzflächen auf bislang öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen stellt zudem eine sachlich wie rechtlich unzulässige Überkompensation dar.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Bereitstellung von rd. 15 neuen privaten Stellplätzen über die zur Kompensation notwendigen 6 – 7 Stellplätze hinaus ist durch die Stadt unabhängig vom hier zu erörternden Vorhaben erfolgt. Seitens des Vorhabens ist in dem Bereich die Kompensation der östlich des Gebäudes durch die Verlegung der Heinrich-von-Stephan-Straße wegfallenden Stellplätze vorgesehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bebauungspläne bereits geregelte Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Argument 5

Der betroffene Rad- und Fußweg ist Teil eines überregionalen Radwegnetzes zwischen Köln und Düsseldorf mit einem Anschluss an das Bergische Land (Panoramaradweg Balkantrasse). Er verläuft auf einer eigenen separaten und vom übrigen KFZ-Verkehr durch Grünflächen abgeschirmten Trasse parallel zur Bundesstraße 8, die aufgrund fehlender Radwege

und gleichzeitig eines extrem hohen KFZ-Verkehrsaufkommens für Radfahrer zur Nutzung nicht geeignet ist. Die verwaltungsseitig nunmehr vorgeschlagene Trassenführung entlang der neu verlegten Heinrich-von-Stephan-Straße ist tatsächlich nicht durchführbar, da dies der neue Straßenquerschnitt faktisch nicht zulassen wird. Zudem führt die geplante neue Trassenführung mitten durch den ebenfalls neu geplanten Omnibusbahnhof und muss sich den Straßen- und Einmündungsbereich der neuen bahneigenen Park-and-Ride-Stellplätze, des Postverteilzentrums, der Kundenparkplätze der Postbank und des Post-Service-Centers sowie der neu zu errichtenden Parkplatzflächen der WGL teilen. Das Ansinnen ist ordnungs-, planungs- und verkehrsrechtlich unstatthaft.

Gegenäußerung zu Argument 5

Um den Verkehrsfluss der überregional und innerstädtisch bedeutsamen Radwegeverbindung zu verbessern, ist eine veränderte Verkehrsführung, weg von der problematischen Kreuzung des Radweges mit den Wegbeziehungen der Fußgänger über den Rialto-Boulevard sinnvoll. Durch die Verlegung der Hauptradwegachse auf die Ostseite des Busbahnhofs kann die problematische Kreuzung des Radwegs mit den Fußgängerströmen vor dem Rialto-Boulevard aufgelöst werden. Hier soll der Radverkehr sich dem Fußgänger unterordnen, aber dennoch möglich bleiben, was durch die Beschilderung „Radfahrer frei“ ermöglicht wird. Die bisherige Radwegverbindung auf der Westseite bis an den Rialto-Boulevard heran soll als kürzeste Verbindung zur Innenstadt auch weiterhin möglich bleiben, allerdings nicht als Hauptachse. Durch die neu geplante direkte Verknüpfung des Radweges mit der neu konzipierten Haltestelle des schienengebundenen Personenverkehrs „Leverkusen Mitte“ wird die Verknüpfung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel, Rad und Personenzug, sinnvoll optimiert und bietet damit deutliche Vorteile gegenüber der gegenwärtigen Situation. In dem vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossenen Rahmenkonzept „Bahnhof Leverkusen Mitte“ ist bereits auf der Ebene als Rahmenplanung nachgewiesen, dass die vorgeschlagene neue Trassenführung des Radweges problemlos durchführbar ist und eine sehr gute Anbindung zum Bahnhof gegeben ist. Die neue Trassenführung des Radweges wird gemäß der Pläne der Stadt Leverkusen am Rande des neuen Busbahnhofs parallel zu den Gleisen geführt, wodurch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern weitgehend ausgeschlossen werden. Mittel – bis langfristig soll darüber hinaus gemäß der Pläne der Stadt der Bereich vor dem Haltepunkt für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, wodurch die Verknüpfung von Radverkehr – und Fußgängerbewegungen zum Bahnhof optimal gestaltet ist. Hierfür ist gemäß der langfristigen Planungen der Stadt eine Anbindung der Heinrich-von-Stephan-Straße über das derzeitige Postgelände und die B8 vorgesehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bauleitplanung bereits geregelte bzw. zu regelnde Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Argument 6

Die erneute tatsächliche Benachteiligung und Behinderung des Fuß- und Radwegverkehrs widerspricht nachhaltig dem Anspruch der Stadt Leverkusen, eine fahrradfreundliche Stadt zu sein und unterläuft das stadt eigene Mobilitäts- und Klimaschutzkonzept, durch gezielte Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs wie auch des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig den insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigung infolge von Emissionen, Immissionen und Flächenverbrauch Einhalt zu gebieten bzw. kontinuierlich zurückzuführen. Dieses Ziel wird durch die o.g. Baumaßnahme nachhaltig verfehlt bzw. in sein Gegenteil verkehrt. Bis zum heutigen Tag liegt auch noch kein Konzept vor, wie im Bereich des Bahnhofs Leverkusen-Mitte der Fahrradverkehr mit seiner Infrastruktur (Radstation, Fahrradabstellanlagen, Wegführung) an Busbahnhof und DB-Bahnhof angebunden werden soll und wie die dafür notwendige Flächen bereitgestellt werden können. Das avisierte Bauvorhaben muss daher aus sachlichen wie rechtlichen Gründen eindringliche zurückgewiesen werden.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Konzeption der Führung der unterschiedlichen Verkehrsträger im Bereich des Bahnhofs beziehungsweise Busbahnhofs Leverkusen Mitte obliegt der Stadt Leverkusen und kann nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt werden. Der Vollständigkeit halber wird zur Information darauf verwiesen, dass das vom Rat der Stadt Leverkusen am 27.06.2016 beschlossene „Rahmenkonzept Bahnhof Leverkusen-Mitte“ eine mögliche Verknüpfung von Radverkehr, Bussen und Bahnen mitsamt Radstationen Fahrradabstellanlagen und Wegeführungen bereits auf der Ebene der Rahmenplanung darstellt. Mit der Umsetzung dieser Planung ist eine deutliche Verbesserung der städtebaulichen Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbunden, denn sie entschärft Konfliktpunkte und schafft mehr Verkehrssicherheit. Somit wäre auch das Leitziel der Stadt Leverkusen als fahrradfreundliche Stadt deutlich gestärkt und ein wichtiger Beitrag zu einem umweltfreundlichen und sicheren Mobilitätskonzept geleistet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin verwiesen. Durch kommunale Bauleitplanung bereits geregelte bzw. zu regelnde Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.5.23.17 Privater (P450)

Einwendungen vom: 16.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Namens und in Vollmacht unserer Mandantin als Käuferin und Vormerkungsberechtigte des Grundstücks in der Stadt Leverkusen, Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstück 260 machen wir im o.g. Planfeststellungsverfahren folgende Einwendung geltend:

Die Verkäuferin ist noch Eigentümerin des Grundstücks in der Stadt Leverkusen, Gemarkung Wiesdorf, Flur 19, Flurstück 260. Dieses Grundstück ist 9.833m² groß und befindet sich westlich des Bahnhofs „Leverkusen-Mitte“ an der Heinrich-von-Stephan-Straße. Unsere Mandantin hat dieses Grundstück bereits käuflich erworben und ist als Vormerkungsberechtigte im Grundbuch eingetragen. Im Rahmen der Erweiterung und Attraktivierung des gesamten Bahnhofbereichs der Stadt Leverkusen ist auf dem Grundstück der Mandantin die Errichtung eines Hotels bzw. Serviced-Apartments geplant. Die soll in Form einer Blockstruktur erfolgen, um einen ruhigen Innenhof mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Derzeit wird das Grundstück als Zustellbasis der Deutschen Post genutzt.

Es handelt sich um die 2. Planungsänderung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im oben genannten Abschnitt für den Rhein-Ruhr-Express. Von den geplanten Maßnahmen ist unser Mandant betroffen. Aufgrund der Änderung der Trasse einer Ferngasleitung sollen 703m² vom Grundstück unseres Mandanten erworben sowie 401m² dinglich gesichert werden. Darüber hinaus wird eine erhebliche Fläche des Grundstücks vorübergehend in Anspruch genommen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Vorhabenträgerin nimmt zur Kenntnis, dass in Bezug auf die benannte Fläche ein Verkauf stattgefunden hat. Aus Sicht der Vorhabenträgerin gibt es in dem Bereich keine veränderte Betroffenheit durch die Änderungen im 2. Deckblatt. Zu dem in dem Bereich in der bisherigen Planung bereits geplanten Erwerb ist – im Bereich der Erwerbsfläche – die Darstellung einer dinglichen Sicherung hinzugekommen. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die Betroffenheiten zwischenzeitlich ein Abstimmungstermin mit einem Vertreter der Eigentümerin erfolgte. Dieser war aus Sicht des Vorhabenträgers sehr konstruktiv und zielführend. Darin wurde festgestellt, dass durch das Projekt RRX auch Vor-

teile für die Grundstückseigentümerin gegeben sind, beispielsweise durch die bessere Anbindung der Flächen an den öffentlichen Personennahverkehr und die neue Gestaltung des Bahnhofsumfelds.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 2

Durch die von der Vorhabenträgerin zu erwerbende und dinglich zu belastende Fläche wird das Vorhaben unseres Mandanten erheblich eingeschränkt. Die Fläche zwischen dem derzeitigen Gebäude sowie der Heinrich-von-Stephan-Straße wird zukünftig nicht mehr zu bebauen sein. Zudem entfällt durch den Erwerb der Fläche an der Stichstraße die Möglichkeit einer weitgehenden Ausnutzung des Grundstücks.

Vor allem die vorübergehende Inanspruchnahme belastet unseren Mandanten erheblich. Sie ragt in den geplanten Baukörper hinein. Hierdurch wird eine bisherige Nutzung des Grundstücks als Zustellbasis der Deutschen Post beeinträchtigt. Denn die Zufahrt zum Grundstück erfolgt über die Fläche, die in den Plänen zur vorübergehenden Inanspruchnahme gekennzeichnet ist. Da nicht absehbar ist, wie lange und in welchem Maße diese Inanspruchnahme erfolgt, ist zu befürchten, dass die derzeitige Nutzung unmöglich wird. Das bedeutet für unseren Mandanten wirtschaftliche Einbußen durch entgangene Mieteinnahmen. Darüber hinaus kann es im Rahmen der Planungen unseres Mandanten – wie etwa bei der Erstellung des Baukörpers – zu Verzögerungen kommen kann, deren zeitliche Dauer unbestimmt ist.

Gemäß §18 AEG sind bei Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Vorliegend wurden die privaten Interessen unserer Mandanten nicht ausreichend berücksichtigt. Wenngleich es sich bei dem Ausbau des Rhein-Ruhr-Express um gewichtige öffentliche Interessen handelt, darf das nicht dazu führen, dass die Interessen Privater beschnitten werden. Denn die Nutzung des Grundstücks der Mandanten kann bei Verwirklichung des Planfeststellungsbereichs 1.2 weder in der derzeitigen noch in der geplanten Form erfolgen.

Im Rahmen der bisherigen Planung des Planfeststellungsabschnitt 1.2 sollte die Inanspruchnahme des Flurstücks 260 dahingehend überarbeitet werden, dass auch weiterhin eine vollständige Ausnutzung des Grundstücks bezüglich einer Bebauung mit einem Hotel oder Ser-

vised-Apartments möglich bleibt. Darüber hinaus sollte die derzeitige Nutzung des Grundstücks durch den Mieter weiter möglich sein.

Gegenäußerung zu Argument 2

Eine Abstimmung in Bezug auf mögliche Entschädigungen ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens leider nicht möglich. Aus Sicht des Vorhabenträgers gibt es in dem Bereich keine veränderte Betroffenheit durch die Änderungen im 2. Deckblatt.

Die Anpassungen im Bereich der Heinrich- von-Stephan-Straße sind für den Neubau des Gleises der Strecke 2670 zwingend erforderlich. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme steht aus Sicht der Vorhabenträgerin einer Entwicklung der von der Einwenderin erworbenen Fläche nicht entgegen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Interesse der weitestgehend möglichen Minimierung von Betroffenheiten in Abstimmung mit der Stadt Leverkusen und den Medienträgern bereits eine optimale Nutzung des Straßenquerschnitts festgelegt wurde. Eine weitere Optimierung der Flächeninanspruchnahme im Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße ist nicht möglich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.18 Privater (P451)

Einwendungen vom: 14.02.2017 und 15.02.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Auf dem Grundstück unserer Mandantin befindet sich ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit angeschlossenem Logistikzentrum. Unsere Mandantin betreibt auf diesem Grundstück ein Möbelmitnahmehaus mit 10.000 m² Verkaufsfläche sowie das Logistikzentrum des Standortes Leverkusen betrieben. Derzeit ist eine Umfahrung des Gebäudes bzw. der Gebäude möglich, die einen zweiseitigen LKW-Begegnungsverkehr ohne weiteres ermöglicht. Die Umfahrung ist aus Gründen des Brandschutzes zwingend erforderlich und als solche Gegenstand der erteilten und durch unsere Mandantin ausgenutzten Baugenehmigung. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung, der Lage des Grundstücks und dem vorhandenen Flächenangebot ist eine bauliche Erweiterung der betrieblichen Anlagen geplant. Gegenstand der Planung ist die Nutzung der Umfahrung zum Zwecke der Anlieferung. Die bauliche Erweiterung wird sich damit auf die benachbarten Grundstücke unserer anderen Mandantin,

der S.-Erbengemeinschaft erstrecken.

Mit der Planänderung im 2. Deckblattverfahren wird der bisherige Abstand zwischen dem Gebäude unserer Mandantin und den Bahntrassen von vormals 5,00 m auf 4,20 m im Süden und im Norden von 4,60 m auf 4,00 m reduziert. Aus dem Lageplan zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Anlage 4) ergibt sich ferner, dass es zu punktuellen Einengungen im Bereich des Grundstücks unserer Mandantin gekommen ist. Aufgrund einer fehlenden Vermassung wird aus den Unterlagen jedoch nicht ersichtlich, wie weit diese Einengungen reichen. Wir gehen nach Einschätzung des für unsere Mandantin tätig werdenden Ingenieurbüros jedoch davon aus, dass der lichte Raum punktuell bis zu 1,00 m eingeschnürt wird.

Gegenäußerung zu Argument 1

Da im Rahmen des 2. Deckblattes in diesem Bereich keine Änderung vorgenommen wurde, ist in den Unterlagen zu diesem Bereich kein detaillierter Bauwerksplan vorhanden. Im Rahmen des 1. Deckblattes ist ein Bauwerksplan enthalten, auf dem auch die Bereiche vermasst sind, an denen die Oberleitungsmaste den Bereich zwischen der Stützwand und dem Gebäude einengen. Dabei ist der geringste Abstand in diesen Bereichen 3,50 m. Im Anhang zu unserer Erwidern finden Sie den Bauwerksplan 4.12.IB.WD.001:B der Stützwand aus dem 1. Deckblatt. Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass diese Planung aus dem 1. Deckblatt mit dem vorherigen Eigentümer und der Feuerwehr abgestimmt wurde. Im 2. Deckblatt gab es keine weiteren Änderungen an dieser Planung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 2

Weiterhin ist geplant, zwischen dem Möbelhaus und dem neu geplanten Gleis der Strecke 2670 eine Stützwand von km 10,742 bis km 10,875 zu errichten, um einen Geländesprung abzufangen. Für den betreffenden Abschnitt liegt nur ein Regelquerschnitt an der Station km 10,9+40 am Nordende des Gebäudes vor. Ein Regelquerschnitt an einer kritischen Engstelle

ist den Unterlagen dagegen nicht zu entnehmen. Die Errichtung der Stützwand führt dazu, dass die auf dem Grundstück unserer Mandantin bestehenden Feuerwehrumfahrung beidseitig von Bauteilen begrenzt wird. Wie stark die Einschränkung an der kritischen Engstelle ist, ist aus den Unterlagen nicht erkennbar. Dies ist allerdings für eine ordnungsgemäße Beurteilung der Beeinträchtigung des Grundstücks unserer Mandantin und damit für eine sachgerechte Abwägung zwingend erforderlich.

Gegenäußerung zu Argument 2

Es wird auf die zu Argument Nr. 1 erfolgten Ausführungen verwiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 3

Zu einer nicht unerheblichen Begrenzung der Grundstücksfläche führen auch die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere Ziff. 807 und 810. Keine Aussagen finden sich in den Unterlagen zu einer Beschränkung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen, weder zum Zeitraum noch zu einem Alternativkonzept während dieses Zeitraums.

Gegenäußerung zu Argument 3

Es wird auf die zu Argument Nr. 1 und 2 erfolgten Ausführungen verwiesen. Die Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen ist bereits in der bisherigen Planung vorgesehen gewesen. Nach Abstimmung mit dem bisherigen Eigentümer erfolgte in dem Zusammenhang sogar eine Optimierung der Zufahrt zum Baubereich (Verlegung in den Bereich nördlich der BE-Fläche 810). Diese Anpassung fand im 1. Deckblatt Berücksichtigung. Im Rahmen der vorübergehenden Inanspruchnahmen ist eine Festlegung des Zeitraums zum Stand des Planfeststellungsverfahrens nicht möglich. Die genaue zeitliche Inanspruchnahme des Grundstückes wird im Rahmen der weiteren Planung festgelegt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 4

Durch die dargestellten Planänderungen ist insbesondere die Einwenderin erheblich in ihren Belangen betroffen. Durch die Planung wird die genehmigte Entwicklung des Grundstücks beeinträchtigt. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass sogar ein Eingriff in den Bestandsschutz erfolgt.

Gegenäußerung zu Argument 4

In Bezug auf die Auswirkungen der Eingriffe wird auf die Ausführungen Argument Nr. 1 verwiesen. In Bezug auf die Entwicklung wird auf die Veränderungssperre gemäß AEG hingewiesen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 5

Der Betrieb des Möbelhauses und des Logistikzentrums erfordert es, dass eine Umfahrung in beide Fahrrichtungen jederzeit möglich ist. Gegenstand der unserer Mandantin erteilten

Baugenehmigung für einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb und das Logistikzentrum ist deshalb auch eine Feuerwehrumfahrung des Gebäudes.

Das Deckblatt sieht eine Verringerung des Abstandes zwischen dem Gebäude und den Bahntrassen auf 4,20 m im Süden und 4,0 m im Norden vor. Dabei stehen die Angaben im Widerspruch zu den Aussagen des Erläuterungsberichts, vgl. S. 57. Hier wird ausgeführt, dass zwischen km 10,530 und 11,200 der Gleisabstand zwischen dem neuen Gleis und dem bestehenden Gleis der Strecke 2670 auf bis zu 4,00 m reduziert wird, um eine bestehende Lagerhalle des Möbelhauses nicht zu beeinträchtigen, die für das Logistikkonzept des gesamten Standortes Leverkusen von grundsätzlicher und überragender Bedeutung ist. Diese Reduzierung sei notwendig, um eine durchgehend mindestens 4,50 m bis 5,00 m breite Feuerwehrumfahrung des Gebäudes einhalten zu können.

Zu der beschriebenen Abstandsverringering hinzu treten punktuelle Einengungen der Umfahrung, die in ihrer Auswirkung mangels hinreichender Informationen in den Planunterlagen nicht abgesehen werden können, sowie die Begrenzung der geplanten Stützwand von Bahn-km 10,742 bis km 10,875.

Insgesamt wird die Breite der Umfahrung durch die Überarbeitung der Planung deutlich eingeschränkt. Die Änderungen führen dazu, dass die erforderliche rückwärtige Feuerwehrumfahrung nicht mehr gewährleistet werden kann. In den Unterlagen befindet sich lediglich die Behauptung, dass der Eingriff von Seiten der Feuerwehr mitgetragen werde. Einen Beleg gibt es dafür nicht. Angesichts des Umstands, dass die zweispurige Umfahrung Gegenstand der bestehenden Baugenehmigung und des damit verbundenen Brandschutzkonzeptes ist, erscheint diese Annahme als nicht hinreichend rechtssicher für den Schutz der Belange unserer Mandantin. Die damit verbundene Änderung der Baugenehmigung muss rechtlich abgesichert sein, damit es nicht wegen Planfeststellung im Nachgang zu nachteiligen bauaufsichtlichen Maßnahmen gegen unsere Mandantin kommen kann.

Ferner ist davon auszugehen, dass auf der Rückseite des Gebäudes nicht mehr ausreichend Platz für das Abstellen der Feuerwehrfahrzeuge vorhanden ist. Ohne funktionsfähige Umfahrung und ausreichend Abstellfläche im rückwertigen Bereich des Grundstücks droht unserer Mandantin aus Brandschutzgründen eine Nutzungsuntersagung. Abhilfe kann insoweit nur durch eine zustimmungsfähige Änderungsgenehmigung für unsere Mandantin geschaffen werden. Die Planung greift in den Bestand der unserer Mandantin erteilten Baugenehmigung ein und beeinträchtigt sie in ihrem durch Art. 14 GG geschützten Recht.

Ein von Seiten unserer Mandantschaft zustimmungsfähige Planung muss gewährleisten, dass es nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die erteilte Baugenehmigung kommt.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Verringerung des Abstands ist nicht Gegenstand des zweiten Deckblatts. Die bereits zuvor geplante Anpassung ist zwingend erforderlich. Allerdings wird hierbei der Abstand so angepasst, dass eine notwendige Feuerwehrrnutzung weiterhin möglich ist. Diese Planung wurde bereits mit der Feuerwehr abgestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 6

Auch die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen als Baustelleneinrichtung beeinträchtigt unsere Mandantin in ihren Rechten. Dies gilt insbesondere schon vor dem Hintergrund, dass den Unterlagen nicht zu entnehmen ist, wie lange die Flächen zur Baustelleneinrichtung in zeitlicher Hinsicht benötigt werden. Jedenfalls aber darf auf dem Lageplan gekennzeichnete Fläche mit der Ziffer 807 (Anlage 4) nicht verzichtet werden, da sie für den Betrieb des Möbelhauses erforderlich ist.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen ist bereits in der bisherigen Planung vorgesehen gewesen. Nach Abstimmung mit dem bisherigen Eigentümer erfolgte in dem Zusammenhang sogar eine Optimierung der Zufahrt zum Baubereich (Verlegung in den Bereich nördlich der BE-Fläche 810). Diese Anpassung fand im 1. Deckblatt Berücksichtigung. Eine Änderung im zweiten Deckblatt ist nicht gegeben. Da für die Baustelleneinrichtungsfläche keine Alternative besteht, diese aber für das Bauvorhaben unabdingbar ist, kann seitens des Vorhabenträgers auf diese Fläche im Rahmen einer vorübergehenden Inanspruchnahme nicht verzichtet werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtli-

chen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwanderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 7

Schließlich wird durch die Beschränkung der rückwertigen Fahrbahnbreite die Entwicklungsmöglichkeit des Grundstückes unserer Mandantin erheblich beeinträchtigt. Es ist vorgesehen, dass diese Umfahrung auch für den zukünftigen Anlieferverkehr im Begegnungsverkehr genutzt werden kann. Die Erweiterung des Betriebs unserer Mandantin soll auf den angrenzenden Grundstücken, die derzeit noch im Eigentum unserer Mandantin, stehen, erfolgen. Die geplante Erweiterung des Betriebsgeländes ist bereits heute baurechtlich zulässig ist. Wird daher die zweispurige Umfahrung, so wie geplant, in erheblichen Umfang reduziert, werden damit auch die Erweiterungsmöglichkeiten unserer Mandantin erheblich eingeschränkt bzw. die Nutzbarkeit der Grundstücke erheblich entwertet. Es muss daher sichergestellt bleiben, dass eine zweispurige Umfahrung mit LKW im Begegnungsverkehr, so wie bisher geplant, möglich ist. Die derzeitige Planung lässt dies nicht zu. Für die Zustimmung unserer Mandanten ist daher eine Anpassung der Planung dahingehend erforderlich, dass eine ausreichenden Spurbreite im Rückwertigen Bereich erhalten bleibt, die einen LKW-Begegnungsverkehr ermöglicht.

Gegenäußerung zu Argument 7

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass eine entsprechende Entwicklung bisher nicht kommuniziert wurde, obwohl die Planung im rückwärtigen Teil des Gebäudes bereits offenlegen hat und erörtert wurde. Die Planung führt bereits zu der minimal möglichen Betroffenheit im Bereich des Möbelhauses.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigen-

tum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 8

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 14.02.2017 dargelegt haben, rücken die Gleisanlagen mit dem 2. Deckblatt näher an die Gebäude unserer Mandanten heran. Aus den Unterlagen zum 2. Deckblatt ist nicht erkennbar, ob und inwieweit dies nachteilige Auswirkungen auf die vom Bau und dem Betrieb der Gleisanlage ausgehende Schallemissionen und Erschütterungen hat. Insbesondere ist nicht erkennbar, ob und inwieweit es dadurch zu verstärkten Beeinträchtigungen im Rahmen der Bauarbeiten kommt. Wir bitten daher für eine korrekte Beurteilung der Beeinträchtigungen unserer Mandanten dafür Sorge zu tragen, dass diese Punkte hinreichend geprüft und nachgewiesen werden.

Gegenäußerung zu Argument 8

Diese Verringerung der Abstände war Gegenstand des bereits erörterten 1. Deckblatts. Entsprechende Untersuchungen bezüglich der Auswirkungen auf die Schall- und Erschütterungswirkung wurden durchgeführt. Im Ergebnis wurde keine Änderung des Schall- bzw. Erschütterungsschutzes erforderlich.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.19 Privater (P452)

Einwendungen vom: 16.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Grundstückseigentümer eines Teils der betroffenen Grundstücke ist seit dem 28.01.2016 unsere Mandantin. Diese hat uns ebenso mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen beauftragt.

Zu Ihrem Schreiben nehmen wir nachfolgend innerhalb der gesetzten Frist nur in aller Kürze zu den betroffenen Belangen Stellung. Wir behalten uns vor und bitten höflich darum, die betroffenen Belange innerhalb eines voraussichtlichen Zeitraums von einem Monat weiter begründen zu können.

Für die Begründung der Belange ist allerdings erforderlich, dass wir zusätzlich zu den Deckblattunterlagen auch Einblick in bisherige Unterlagen des Planfeststellungsantrags erhalten. Denn allein aus dem Deckblatt ist für uns nicht ermittelbar, welche Veränderungen sich zwischen Deckblatt und bisherigem Planfeststellungsantrag ergeben.

Darüber hinaus bitte ich um Mitteilung, ob die nach diesem Deckblatt betroffenen Grundstücke bereits im Vorfeld durch die Voreigentümerin bzw. einer deren Tochtergesellschaften, erhoben worden sind. Als Rechtsnachfolger im Grundeigentum benötigen wir Kenntnis über etwaige Einwendungen.

Zu dem Deckblatt dürfen wir dahingehend Stellung nehmen, dass insbesondere die Belange unserer Mandantin erheblich betroffen sind.

Gegenäußerung zu Argument 1

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben sich Änderungen ergeben, so dass ein 2. Deckblatt notwendig war. Um diese Änderungen für den Einwender transparenter zu gestalten, wurden die ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen und die Unterlagen des 1. Deckblatts zwischenzeitlich ebenfalls übermittelt.

Bezüglich vor dem 2. Deckblatt geäußerter Einwendungen durch die Voreigentümerin ist nach Informationen der Vorhabenträgerin eine Abstimmung zwischen dem Einwender und der Bezirksregierung Köln in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde erfolgt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es handelt sich um eine Einleitung. Es ist keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Das Deckblatt sieht auf dem Flurstück 454 dauerhaft dinglich zu belastende Flächen vor. Diese Flächen befinden sich im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans V16/I „Wohncenter Haus II“, der für diesen Bereich ein Sondergebiet für großflächigen Möbel Einzelhandel vorsieht. In diesem Bereich befinden sich nach dem Bebauungsplan derzeit Stellplatzflächen für das Möbelhaus.

Aus dem Deckblatt ist nicht erkennbar, welchen Zweck diese dinglich zu belastenden Flächen erreichen sollen. Insofern bitten wir insoweit um Erläuterung. Darüber hinaus ist aus Sicht unserer Mandantin eine Verlegung dieses dinglichen Rechts erforderlich. Der oben genannte Bebauungsplan befindet sich unmittelbar angrenzend an den sogenannten „Achtungsabstand“ des Chemieparks als Störfallbetrieb. Dieser Achtungsabstand endet an der Grundstücksgrenze des betroffenen Flurstücks 454. Das bedeutet, dass innerhalb des gesamten ausgewiesenen Sondergebietes eine weitere bauliche Entwicklung von großflächigem Einzelhandel auch unter Berücksichtigung der Eigenschaften des oben genannten Störfallbetriebs planungstechnisch möglich ist. Werden diese Flächen nun dauerhaft mit einem dinglichen Recht belastet, wird diese Entwicklungsmöglichkeit ausgeschlossen.

Unsere Mandantin hat darüber hinaus Optionsrechte für die angrenzenden, derzeit noch im Eigentum der Erbengemeinschaft befindlichen Eigentumsflächen erhalten. Mit dem Erwerb dieser Flächen soll eine Weiterentwicklung des großflächigen Einzelhandels in diesem Bereich ermöglicht werden. Genau diese Entwicklung würde unterlaufen, wenn – je nach Inhalt – außerhalb des Achtungsabstandes aber innerhalb des Entwicklungsbereichs dinglich gesicherte Flächen einer Bebauung zuwiderliegen. Im Namen der Einwenderin schlagen wir vor, die dingliche Sicherung weiter nach Norden zu verschieben, z.B. an die südliche Grenze des Flurstücks 453. Dieser Vorschlag stellt keine Zustimmung des dortigen Grundstückseigentümers dar.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die dingliche Sicherung ist gegenüber der ursprünglichen Planung, die einen Erwerb vorsah, eine Reduktion der Betroffenheit. Sofern seitens des Einwenders gewünscht, kann alternativ weiterhin der Erwerb dieser Flächen erfolgen.

Diese dingliche Sicherung ist für die Rettungszuwegung zur Eisenbahninfrastruktur notwendig. Die Planungen erfolgten gemäß der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Planung wurde mit dem vorherigen Eigentümer abgestimmt. Hierzu erfolgte am 27.05.2015 ein Termin gemeinsam mit dem Voreigentümer. Im Ergebnis erfolgte eine Optimierung, die die dingliche Sicherung unmittelbar an den Möbelmarkt angrenzend vorsieht um eine möglichst gute Bebaubarkeit der daran nördlich anschließenden Flächen zu schaffen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt

den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum und die Erweiterungspläne der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 3

Aus dem Deckblatt ist ferner nicht erkennbar, welche Breite zwischen den bestehenden Einzelhandelsbetrieb und den Gleistrassen noch verbleibt, um an dieser Stelle die bestehende Feuerwehrumfahrung sicherzustellen. Wir bitten diesbezüglich um aussagekräftige Pläne bzw. Informationen. Den Planunterlagen muss eindeutig die verbleibende Fläche zwischen Bahngrundstück und dem Gebäude entnommen werden können. Für die Beurteilung der Nutzbarkeit der verbleibenden Fläche ist ferner erforderlich die Höhenabwicklung im Querprofil zu kennen.

Wir weisen darauf hin, dass die Feuerwehrumfahrung Gegenstand der Baugenehmigung für den großflächigen Einzelhandelsbetrieb ist. Vorsorglich machen wir daher geltend, dass mit dem Deckblatt in den Bestand dieser Baugenehmigung eingegriffen wird. Damit wird durch Art 14 GG geschütztes Recht beeinträchtigt. Keinesfalls darf es durch die Planung dazu kommen, dass die Feuerwehrumfahrung an dieser Stelle nicht mehr funktionsfähig ist, da in diesem Fall der Brandschutz des Gebäudes nicht mehr gewährleistet ist und damit eine Betriebseinstellung für das Gebäude droht. Ebenso muss sichergestellt werden, dass diese Planung in Abstimmung mit der Stadt Leverkusen ohne weiteres zu einer Anpassung der bestehenden Baugenehmigung führen kann.

Gegenäußerung zu Argument 3

Es wird gewährleistet, dass eine Feuerwehrumfahrung möglich ist. Im Anhang zu unserer Erwiderung finden Sie den Bauwerksplan 4.12.IB.WD.001:B der Stützwand aus dem 1. Deckblatt. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass diese Planung aus dem 1. Deckblatt mit dem vorherigen Eigentümer und der Feuerwehr abgestimmt wurde. Im 2. Deckblatt gab es keine weiteren Änderungen an dieser Planung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung/1. Deckblattverfahren und nicht erst im 2. Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das 2. Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren/1. Deckblattverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt

den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 4

Schließlich werden auf den Grundstücken unserer Mandanten verschiedene Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen für eine vorübergehende Inanspruchnahme benötigt. Wir bitten in diesem Zusammenhang um Klärung, inwieweit geprüft worden ist, ob und inwieweit die Inanspruchnahme dieser Fläche mit dem Betrieb großflächigen Einrichtungshauses vereinbar ist. Eine vorübergehende Inanspruchnahme kann nur erfolgen, wenn dadurch der Betrieb des Möbelhauses unbeeinträchtigt bleibt. Sollte durch die Baustelleneinrichtungsfläche, z.B. auf dem Flurstück 453, Beeinträchtigungen des Betriebs zu befürchten sein, muss unsere Mandantin diese Inanspruchnahme ablehnen.

Wir bitten insoweit um Übersendung der Unterlagen, aus denen sich die Prüfung dieser Vereinbarkeit ergibt. Sollten Ihrerseits weitere tatsächliche Angaben zum Betriebsablauf o.ä. notwendig sein, teilen Sie uns dies bitte mit, damit wir Ihnen die entsprechenden Informationen zukommen lassen können.

Nach Erhalt der von Ihnen erbetenen Informationen werden wir die möglichen Beeinträchtigungen des Grundstücks unserer Mandantin weiter untersuchen und behalten uns daher eine Vertiefung unseres Vorgangs_diesbezüglich ausdrücklich vor.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind nicht Gegenstand des zweiten Deckblatts. Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass dieser Umstand im Rahmen der Planung berücksichtigt wurde. In dem Zusammenhang wurde im Rahmen des 1. Deckblatts nach Abstimmung mit den Vertretern des Möbelhauses eine zweite Baustellenzufahrt auf der Fläche mit der laufenden Nr. 27 die Möglichkeit einer weiteren Baustellenzufahrt geschaffen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung/1. Deckblattverfahren und nicht erst im 2. Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das 2. Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren/1. Deckblattverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt

den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B.5.23.20 Privater (P453)

Einwendungen vom: 06.01.2017 (2. Deckblatt)

Argument 1

Grundsätzlich begrüßen wir die Neu-Entstehung der Parkflächen und den damit verbundenen Wegfall des Fahrrad- und Fußgängerweges im Süd- West Bereich (zwischen dem Gebäude des Einwenders und der Rialto-Brücke). Allerdings befürchten unsere jeweiligen Mieter, dass es zu Umsatzeinbußen wegen fehlender Laufkundschaft kommen wird. Die jetzigen Mieter im Ober- und Untergeschoss haben dies mit äußerst unbehaglichen Gefühl vernommen und behalten sich vor, -je nach Auswirkung und Ausmaß- Mietabzüge vorzunehmen- Wir bitten ein Betriebserschwernisgutachten (auf Kosten der Vorhabenträgerin) erstellen zu lassen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Wegfall des Rad- und Fußweges im südlichen Bereich begrüßt wird. Der entsprechende Wegfall basiert auf dem Bebauungsplan der Stadt Leverkusen für den Bereich, der nach Informationen der Vorhabenträgerin zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt hat. Etwaige Vermögensnachteile, die aus dem Projekt RRX resultieren, werden im Rahmen der Verhandlungen zum Grunderwerb berücksichtigt. Entsprechende Verhandlungen können, wie bereits mündlich dargelegt, erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen. Sofern in diesem Zusammenhang ein Gutachten erforderlich ist, wird entsprechendes zugesagt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum des Einwenders dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 2

Es ist unverhältnismäßig, die drei wegfallenden Stellplätze, im Verhältnis 1 zu1, also mit gleichlautend drei Stellplätzen seitlich, hinter dem Gebäude des Einwenders, abzulösen, da die Stellplätze im vorderen Bereich weitaus wertvoller sind. Wenn sich also durch den Um-

bau, aus den jetzt vorhandenen 6 Stellplätzen mehr als 6 ergeben würden, wäre dies eine angebrachte Lösung.

Jedoch stehen wir mit der WGL und der Stadt Leverkusen in Verhandlung, das Grundstück hinter dem gemeinsamen Grundstück der WGL und des Einwenders käuflich zu erwerben, um dort weitere Parkflächen entstehen zu lassen, sodass sich eine gänzlich andere Lösung auf tun und sicherlich einige Probleme beseitigen würden.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens müssen die Stellplätze in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme ersetzt werden. Demnach können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nur die Parkplätze ersetzt werden, die vor dem Gebäude entfallen.

Durch die Änderung des Bebauungsplanes der Stadt Leverkusen besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Erweiterung der Parkplätze auf der Rückseite des Gebäudes. Die Vorhabenträgerin hat den im Rahmen des Termins am 03.01.2017 erfolgten bilateralen Abstimmungen zwischen dem Einwender und den Vertretern der WGL, dass hierzu ein entsprechender Austausch mit der Stadt geplant war. Dies ist aber kein Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Durch kommunale Bauleitplanung bereits geregelte bzw. zu regelnde Sachverhalte sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. In der Bebauungsplanänderung hat die Stadt Leverkusen zusätzlich zu den geplanten Ersatzstellplätzen weitere mögliche Parkplätze westlich des Gebäudes dargestellt. Diese und ein möglicher Erwerb dieser Flächen sind unabhängig vom Planfeststellungsverfahren zu sehen und müssen außerhalb dieses Verfahrens mit der Stadt Leverkusen verhandelt werden.

Argument 3

Des Weiteren müsste sichergestellt werden, dass die Parkflächen, die uns im hinteren und vorderen Bereich zugesprochen werden sollen, ausschließlich von unseren Kunden und keinen Fremdparkern nutzbar sind.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Parkplätze sind so zu ersetzen, wie sie heute vorzufinden sind. Durch die im rückwärtigen Bereich der Fläche nicht mehr vorhandene Sichtbeziehung zwischen dem Busbahnhof beziehungsweise dem Bahnhofsvorplatz und den Parkflächen wird die unberechtigte Nutzung der Parkplätze zukünftig geringer sein.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen.

Fragen künftiger Nutzungen der Parkplätze können nicht im Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

Argument 4

Ferner müsste ein Zugang zu den Parkflächen im hinteren Bereich, West-Nord Ausrichtung, d.h. „vorne herum“ am Busbahnhof entlang gewährleistet sein.

Gegenäußerung zu Argument 4

Eine Zuwegung für Fußgänger von den zukünftigen Parkplätzen der WGL in Richtung Norden ist in diesem Bereich möglich. Diese Details sind mit dem weiteren Eigentümer des Grundstücks abzusprechen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die verwiesen.

Zuwegungen von Parkflächen sind unabhängig vom Planfeststellungsverfahren zu sehen und müssen außerhalb dieses Verfahrens mit der Stadt Leverkusen und den betroffenen Eigentümern verhandelt werden.

Argument 5

Wir haben bestehende Langzeitmietverträge mit unseren sieben Mietern aus den gewerblichen Ladenlokalen. Auch bestehen rechtsgültige Mietverträge über die Parkplätze. Unsere Mieter mieten seit Jahren verbindlich genau diese besagte wegfallende Fläche an. Da dieser Parkplatz nicht nur für uns, sondern erst recht für unsere Mieter und Kunden zum z.B. Be- und Entladen existenziell ist, können Sie sich sicherlich den Unmut der Mieter über die Situation vorstellen. Parkplätze, welche sich versteckt hinter dem Haus befinden, würden zu erheblichen Umsatzeinbußen und Beeinträchtigungen führen.

Über die derzeitigen Planungen sind unsere Mieter absolut nicht angetan und sehen dies nicht geschäftsfördernd, würden jedoch nach Einholung eines Vorschlages der Deutschen Bahn zum Ausgleich weiter entscheiden.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Vorhabenträgerin bedauert den Unmut einzelner Mieter. Er erlaubt sich in dem Zusammenhang den Hinweis, dass durch die geplanten Maßnahmen im Projekt RRX gleichzeitig eine weitere Aufwertung des Umfelds erfolgt und die Anbindung dieser bahnhofsnahe Mietflächen an den ÖPNV durch geplanten RRX-Betrieb optimiert wird.

Etwilige Entschädigungsansprüche werden nach Erlangung des Planfeststellungsbeschlusses verhandelt und sind kein Bestandteil dieses Verfahrens.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.5) zur Inanspruchnahme von Grundeigentum hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum des Einwenders dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Argument 6

Zudem wird eine erhöhte Vibrations- und Geräuschkulisse bemerkbar sein, welche besonders in einem Musikgeschäft –und bei stattfindenden Musikunterricht- als störend erweist. Musikinstrumente sind filigran und empfindlich. Sie reagieren auf erhöhte Schwingungen, können sogar kaputt gehen. Welche Maßnahmen leitet die Bahn hierzu ein? Wie kann die Bahn hier Ausgleich schaffen? Leider konnten wir in den Plänen keinerlei Schallwand erkennen. –Aber wie werden die starken Vibrationen abgefangen? Schon jetzt bzw. in den vergangenen Jahren sind wir von Erschütterungen und weiteren Einbußen in unserem Geschäft betroffen. Wenn ein weiteres Gleis sechs Meter näher an unser Geschäft rückt, wird die Situation erheblich schlimmer. Hierzu bitte ich Sie ebenfalls durch einen Spezialisten ein entsprechendes Gutachten auf Kosten der Bahn erstellen zu lassen.

Nicht so erhebliche Schwierigkeiten, wie bei uns, dürfte unser Nachbar haben, mit dem wir im Gespräch bezüglich der Parkplatzsituation sind.

Wie bereits Vertretern der Vorhabenträgerin am 03.01.2017 geschildert, können wir für alle Punkte Lösungen finden, insofern unsere Wünsche (wie u.a. oben geschildert) berücksichtigt und einbezogen werden. Wir stehen der Situation wohlwollend gegenüber, um eine einvernehmliche Lösung, die für alle Seiten zufriedenstellend ist, zu finden.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Änderungen im 2. Deckblatt haben keine Relevanz auf die Faktoren Schall- und Erschütterungsemission.

Es wird auf die im Rahmen des Verfahrens geplanten Schallschutzmaßnahmen verwiesen. Diese Maßnahmen wurden gutachterlich festgelegt. So ist im Bereich der Heinrich-von-Stephan-Straße bis zur Achse des heutigen Empfangsgebäudes eine 300 m lange Schallschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m vorgesehen.

Aus Sicht des Vorhabenträgers gibt es auf Basis dieser Maßnahmen im geplanten Zustand keine Benachteiligung gegenüber der im Bestand existierenden Situation.

Die Vorhabenträgerin dankt dem Einwender für die lösungsorientierte Abstimmung und ist ebenfalls der Überzeugung, dass mit der aktuellen Planung eine zufriedenstellende Lösung für alle Beteiligten gegeben ist.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG sind mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Die Argumente hätten bereits gegen die Ursprungsplanung bzw. im 1. Deckblattverfahren und nicht erst im Deckblattverfahren vorgebracht werden müssen. Das 2. Deckblattverfahren enthält in diesem Bereich keine Änderung zum Ursprungsverfahren / 1. Deckblattverfahren. Inhaltlich wird im Übrigen auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.8; A.3.10) zum Schall- und Erschütterungsschutz hingewiesen. Die Planung stellt den geringstmöglichen Eingriff in das Eigentum des Einwenders dar und ist für die Umsetzung des Vorhabens notwendig. Eventuelle Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

B. 6 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Sie ist nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden, von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange überwiegen und die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Die Planung mit den angeordneten Schutzvorkehrungen und Auflagen berücksichtigt die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Damit ist eine wirksame Umweltvorsorge sichergestellt. Es ist auch davon auszugehen, dass nach dem für die anderen Planfeststellungsabschnitte vorliegenden Erkenntnissen auch bei einer Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich 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.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss „Rhein-Ruhr-Express (RRX), PFA 1.2 Leverkusen, Bahn-km 9,720 bis 17,100 der Strecke 2650 Köln – Hamm (Westf.)“ vom 08.10.2018 hat gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorgenannten Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieser Rechtsbehelfsbelehrung beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 08.10.2018
Az.: 64111-601ppa/002-2011#003
VMS-Nr.: 3287899/10

Im Auftrag

Wille

Wille

(Dienstsiegel)

