



Bezirksregierung Düsseldorf

(Az.: 25.17.01.02-20/1-06)

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

**nach § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)
i.V.m. §§ 18, 18 d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und
§§ 73 ff Verwaltungsverfahrensgesetz**

für die

**„Elektrifizierung der Neu- und Ausbaustrecke der
Regiobahn S 28**

**von Mettmann-Stadtwald bis Wuppertal-Vohwinkel
(km 15,7+35 bis km 21,4+48 der Strecken 2423 und 2727)“
durch die Regiobahn GmbH**

Düsseldorf, den 06.08.2020

I. Entscheidung

1.1 Änderung des Planfeststellungsbeschlusses

Unter Bezugnahme auf den Antrag vom 16.04.2018 stelle ich hiermit gemäß § 18 d AEG und § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 18 AEG und §§ 73 ff VwVfG die beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2009 – 25.17.01.02-20/1-06 - vor Fertigstellung in der Fassung der Unterlagen zur Planänderung 9 fest. Die Planänderung beinhaltet die **Elektrifizierung der Neu- und Ausbaustrecke** zwischen Bahnhof Mettmann-Stadtwald und der Einschleifung in die S 9 in Wuppertal-Vohwinkel (Strecken-km 15,7+35 bis Strecken-km 21,4+48 der Strecken 2423/2727).

1.2 Verzicht auf einen Erörterungstermin

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wird nach §§ 18 d und 18 a Ziffer 1 AEG verzichtet (s.a. Ziffer II.3.6).

1.3 Landschaftsrechtliche Befreiung

Das Vorhaben liegt teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann mit den Entwicklungszielen „Erhaltung“ und „Anreicherung“. Im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann wird nach § 67 BNatSchG in Verbindung mit § 75 LNatSchG die Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplanes erteilt.

Das Vorhaben ist entsprechend den Planunterlagen und nach Maßgabe der naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen und Hinweise auszuführen.

1.4 Festgestellte Planunterlagen

Das Vorhaben ist entsprechend den Planunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2009 in der Fassung der Deckblätter 1-4 unter Berücksichtigung der bisher genehmigten Planänderungen vor Fertigstellung 1 - 8 auszuführen.

Die Planunterlagen werden unter Ziffer A.I.2. des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2009 unter „Deckblätter“ wie folgt ergänzt:

Planänderungsunterlagen 9 vom 16.04.2018 zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2009 mit folgenden Unterlagen:

- Antrag vom 16.04.2018
- Erläuterungsbericht zum Planänderungsverfahren Nr. 9 (Stand: 03.04.2018)
- **Anlage 2.2**
Übersichtslageplan UEL-710-01-h (Stand: 05.04.2018); M 1 : 5.000
- **Anlage 2.3**
Signaltechnischer Übersichtsplan UEL-710-LST (Stand: 05.04.2018)
- **Anlage 2.4**
Übersichtsplan Oberleitung ÖLA-ÜP-OA-01 (Stand: 05.04.2018)
- **Anlage 3.1.1**
Lageplan 1 LPL-710-01-c (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.2**
Lageplan 2 LPL-710-02-c (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.3**
Lageplan 3 LPL-710-03-b (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.4**
Lageplan 4 LPL-710-04-b (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.5**
Lageplan 5 LPL-710-05-b (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.6**
Lageplan 6 LPL-710-06-e (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.7**
Lageplan 7 LPL-710-07-e (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.8**
Lageplan 8 LPL-710-08-h (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.9**
Lageplan 9 LPL-710-09-j (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 4.19**
Regelprofil 01 RQ-710-01 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100
- **Anlage 4.20**
Regelprofil 02 RQ-710-02 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100

- **Anlage 6.3**

Anpassung Wegeführung im Zuge der Anhebung der Fußgängerbrücke Schöllersheide LPL-200-02 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 250

- **Anlage 7.5**

Bauwerksplan km 16,5+80 Strecke 2423 SÜ Elberfelder Straße (K 37) BW 03 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100/50

- **Anlage 7.6**

Bauwerksplan km 17,5+07 Strecke 2423 SÜ K12 Südring (B7); BW 04 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100

- **Anlage 7.7**

Bauwerksplan km 17,5+35 Strecke 2423 FÜ Fußgängerbrücke Schöllersheide BW 05 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100

- **Anlage 7.8**

Bauwerksplan km 18,4+50 Strecke 2423 SÜ B7 Elberfelder Straße BW 06 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 100/50

- **Anlage 8 G**

Bauwerksverzeichnis (Stand: 16.04.2018)

- **Anlage 9.1**

Grunderwerbsverzeichnis

- **Anlage 9.1.1**

Grunderwerbsplan 1 km 15,7+35 bis 16,1+00 Stecke 2423 GRU-710-01-a; M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.2**

Grunderwerbsplan 2 km 16,1+00 bis 16,8+46 Stecke 2423 GRU-710-02-b; M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.3**

Grunderwerbsplan 3 km 16,8+46 bis 17,5+90 Stecke 2423 GRU-710-03-c; M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.4**

Grunderwerbsplan 4 km 17,5+90 bis 18,3+40 Stecke 2423 GRU-710-04-c; M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.5**

Grunderwerbsplan 5 km 18,3+40 bis 19,0+60 Stecke 2423 GRU-710-05-c; M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.6**
Grunderwerbsplan 6 km 19,0+60 bis 19,8+10 Stecke 2423/ km 19,5+94 bis 19,8+10 Strecke 2727 GRU-710-06-f; M 1 : 1000
- **Anlage 9.1.7**
Grunderwerbsplan 7 km 19,8+10 bis 19,8+25 Stecke 2423/ km 19,5+94 bis 19,8+10 Strecke 2727 GRU-710-07-g; M 1 : 1000
- **Anlage 9.1.8**
Grunderwerbsplan 8 km 20,3+50 bis 21,0+50 Stecke 2727 GRU-710-08-i; M 1 : 1000
- **Anlage 9.1.9**
Grunderwerbsplan 9 km 21,0+50 bis 21,4+48 Stecke 2727 GRU-710-09-j; M 1 : 1000
- **Anlage 11.1**
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS); allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG (Stand: 03.04.2018)
- **Anlage 11.2**
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS); Artenschutzrechtliche Unterlagen (Stand: 03.04.2018)
- **Anlage 12.3**
Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP (Stand: 03.04.2018)
- **Anlage 12.4.0**
Bestands- und Konfliktplan – Legende – S28E-GP-I-UW-BK-0 (Stand: 05.04.2018)
- **Anlage 12.4.1**
Bestands- und Konfliktplan 1 – S28E-GP-I-UW-BK-1 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 2.000)
- **Anlage 12.4.2**
Bestands- und Konfliktplan 2 – S28E-GP-I-UW-BK-2 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 2.000)
- **Anlage 12.4.3**
Bestands- und Konfliktplan 3 – S28E-GP-I-UW-BK-3 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 2.000)

- **Anlage 12.4.4**

Bestands- und Konfliktplan 4 – S28E-GP-I-UW-BK-4 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 2.000)

- **Anlage 12.5.0**

Maßnahmenlageplan – Legende – S28E-GP-I-UW-MP-0 (Stand: 05.04.2018)

- **Anlage 12.5.1**

Maßnahmenplan 1; km 15,7+35 bis 16,1+00 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-1 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.2**

Maßnahmenplan 2; km 16,1+00 bis 16,8+46 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-2 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.3**

Maßnahmenplan 3; km 16,8+46 bis 17,5+90 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-3 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.4**

Maßnahmenplan 4; km 17,5+90 bis 18,3+40 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-4 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.5**

Maßnahmenplan 5; km 18,3+40 bis 19,0+60 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-5 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.6**

Maßnahmenplan 6; km 19,0+60 bis 19,8+10 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-6 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.7**

Maßnahmenplan 7; km 19,8+10 bis 20,3+50 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-7 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.8**

Maßnahmenplan 8; km 20,3+50 bis 21,0+50 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-8 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 12.5.9**

Maßnahmenplan 9; km 21,0+50 bis 21,4+48 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-MP-9 (Stand: 05.04.2018); M 1 : 1.000

- **Anlage 14**
Schalltechnische Untersuchung (Stand: 29.03.2018)
- **Anlage 15**
Erschütterungstechnische Untersuchung (Stand: 29.03.2018)
- **Anlage 20**
Erdungs- und Streustromgutachten – EMV – (Stand: 27.10./03.11.2016)

Deckblattunterlagen vom 10.07.2019 in der Fassung vom 09.03.2020

- Erläuterungsbericht
- **Anlage 3.1.2**
Lageplan 2 LPL-710-02-c 1 (Stand: 28.11.2018); M 1 : 1.000
- **Anlage 3.1.5**
Lageplan 5 LPL-710-05-b 1 (Stand: 19.02.2019); M 1 : 1.000
- **Anlage 8 G**
Bauwerksverzeichnis (Stand 09.03.2020)
- **Anlage 9.1**
Grunderwerbsverzeichnis (Stand 19.02.2019)
- **Anlage 9.1.2**
Grunderwerbsplan 2 km 16,1+00 bis 16,8+46 Stecke 2423 GRU-710-02-b_1;
(Stand: 28.11.2018); M 1 : 1000
- **Anlage 9.1.3**
Grunderwerbsplan 3 km 16,8+46 bis 17,5+90 Stecke 2423 GRU-710-03-c_1;
(Stand: 28.11.2018); M 1 : 1000
- **Anlage 9.1.5**
Grunderwerbsplan 5 km 18,3+40 bis 19,0+60 Stecke 2423 GRU-710-05-c_1;
(Stand: 19.02.2019); M 1 : 1000
- **Anlage 11.1**
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS); allgemein verständliche, nichttechnische
Zusammenfassung nach § 6 UVPG (Stand: 18.02.2019)
- **Anlage 11.2**
Umweltverträglichkeitsstudie (UVS); Artenschutzrechtliche Unterlagen (Stand:
18.02.2019)

- **Anlage 12.3**
Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP (Stand: 18.02.2019)
- **Anlage 12.4.0**
Bestands- und Konfliktplan – Legende – S28E-GP-I-UW-BK-0_1 (Stand: 13.02.2019)
- **Anlage 12.4.1**
Bestands- und Konfliktplan 1 – S28E-GP-I-UW-BK-1_1 (Stand: 13.02.2019);
M 1 : 2.000)
- **Anlage 12.4.2**
Bestands- und Konfliktplan 2 – S28E-GP-I-UW-BK-2_1 (Stand: 13.02.2019);
M 1 : 2.000)
- **Anlage 12.4.3**
Bestands- und Konfliktplan 3 – S28E-GP-I-UW-BK-3_1 (Stand: 13.02.2019);
M 1 : 2.000)
- **Anlage 12.5.0**
Maßnahmenlageplan – Legende – S28E-GP-I-UW-MP-0_1 (Stand: 13.02.2019)
- **Anlage 12.5.2**
Maßnahmenplan 2; km 16,1+00 bis 16,8+46 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-
MP-2_1 (Stand: 13.02.2019); M 1 : 1.000
- **Anlage 12.5.3**
Maßnahmenplan 3; km 16,8+46 bis 17,5+90 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-
MP-3_1 (Stand: 13.02.2019); M 1 : 1.000
- **Anlage 12.5.4**
Maßnahmenplan 4; km 17,5+90 bis 18,3+40 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-
MP-4_1 (Stand: 13.02.2019); M 1 : 1.000
- **Anlage 12.5.5**
Maßnahmenplan 5; km 18,3+40 bis 19,0+60 Strecke 2423 – S28E-GP-I-UW-
MP-5_1 (Stand: 13.02.2019); M 1 : 1.000

Ergänzende Unterlagen vom 06.08.2020

- **Anlage 9.1**
Grunderwerbsverzeichnis

- **Anlage 9.1.1**

Grunderwerbsplan 1 km 15,7+35 bis 16,1+00 Stecke 2423 GRU-710-01-a-1;
M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.2**

Grunderwerbsplan 2 km 16,1+00 bis 16,8+46 Stecke 2423 GRU-710-02-b-1;
M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.3**

Grunderwerbsplan 3 km 16,8+46 bis 17,5+90 Stecke 2423 GRU-710-03-c-1;
M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.4**

Grunderwerbsplan 4 km 17,5+90 bis 18,3+40 Stecke 2423 GRU-710-04-c-1;
M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.5**

Grunderwerbsplan 5 km 18,3+40 bis 19,0+60 Stecke 2423 GRU-710-05-c-1;
M 1 : 1000

- **Anlage 9.1.6**

Grunderwerbsplan 6 km 19,0+60 bis 19,8+10 Stecke 2423/ km 19,5+94 bis
19,8+10 Strecke 2727 GRU-710-06-f-1; M 1 : 1000

1.5 Nebenbestimmungen zur Festlegung der Rückschnittzone

- 1.5.1 Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Flächen für eine Rückschnittzone mit Wachstumszuschlag (Aufwuchsbereich) in einem Streifen von insgesamt 9 m beidseitig ab Gleismitte des äußeren Gleises, die die Notwendigkeit von dinglichen Sicherungen (Freischnitt) sowie von landschaftsrechtlichen Eingriffen begründen, werden in diesem Umfang nicht planfestgestellt.

Die Rückschnittzone einschließlich des Wachstumszuschlags wird gem. Ril 882.0001 der Deutschen Bahn AG festgesetzt auf beidseitig 6 m ab Gleismitte des äußeren Gleises. Bei Oberleitungsmasten wird die Zone auf 3,50 m ab Masthinterkante im Umkreis um den Mast festgesetzt. Bei Rückleiterseilen wird die Zone auf 3,50 m im Umkreis um das Rückleiterseil festgesetzt.

- 1.5.2 Die aufgrund von NB 1.5.1 geänderten Rückschnittzonen sind im Rahmen der Maßnahmen- und Ausführungsplanung darzustellen und bei den dinglichen Sicherungen, die nicht einvernehmlich mit Zustimmung der Grundstückseigentümer erfolgen, zu Grunde zu legen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind über die geänderten Rückschnittzonen zu informieren.

Die entsprechend geänderten Grunderwerbsverzeichnisse und –pläne mit Stand vom 06.08.2020 wurden als ergänzende Unterlagen vorgelegt (Ziffer I.1.4 – Ergänzende Unterlagen vom 06.08.2020).

- 1.5.3 Die geänderten Rückschnittszonen sind bei der landschaftsrechtlichen Ausführungsplanung zu berücksichtigen und die diesbezüglich veränderten landschaftsrechtlichen Eingriffe mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Die geänderten Eingriffe sind auch bei der nach der NB I.1.6/3.1.33 erforderlichen Nachbilanzierung des Kompensationsumfangs zu berücksichtigen.
- 1.5.4 Die Ausführungsplanung mit den geänderten Rückschnittszonen ist mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

Die abgestimmte Ausführungsplanung mit den auf die geänderten Rückschnittszonen angepassten Planunterlagen sind der Planfeststellungsbehörde vor Beginn des landschaftsrechtlichen Eingriffs vorzulegen.

1.6 Weitere Nebenbestimmungen und Hinweise für die Planänderung:

Die Nebenbestimmungen und Hinweise aus der Planfeststellung und den Planänderungen werden um die nachstehenden Regelungen im Hinblick auf das vorliegend zu bescheidende Vorhaben ergänzt, soweit nicht eindeutig darauf hingewiesen wird, dass sie ersetzenden Charakter haben oder dass sie sich widersprechen. Die Nummerierung der einzelnen Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger mit Nebenbestimmungen / Hinweisen entspricht der Systematik aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2009.

3.0 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung)

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

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

3.1 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)

3.1.33 wird wie folgt neu gefasst:

Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen. Durch diese ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet insbesondere die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im LBP und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

Weiterhin ist ihre Aufgabe die Feststellung und Dokumentation etwaiger zusätzlicher Eingriffe oder neuer fachlicher Erkenntnisse, die eine Nachbilanzierung des Kompensationsumfanges erforderlich machen.

Die weiteren Nebenbestimmungen werden ergänzt:

- 3.1.34 Die Vogelabwehrkämme werden auf dem gesamten Ostast zwischen Mettmann und Wuppertal-Vohwinkel eingerichtet.
- 3.1.35 Die Wertepunktebilanz der 9. Planänderung geht in die komplette rechtsrheinische Nachbilanzierung der Vorhaben zur Elektrifizierung ein.
- 3.1.36 Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden müssen, ist eine zusätzliche Lichtverschmutzung zu minimieren. Das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist ebenfalls zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ in ihrer aktuellen Fassung zu prüfen. Die Beleuchtung darf nur während der Arbeitszeiten benutzt werden. Ähnliche Vorkehrungen sind auch bei Rangierfahrten bei Beginn der Dunkelheit zu treffen.

3.5 LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Bonn

Der bisherige Hinweis wird wie folgt ergänzt:

Aus Sicht des Amtes ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob durch ggfls. erforderliche Zuwegungen, Bauflächen, Aufstellflächen, Zuleitungen usw. zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden, die bodendenkmalpflegerische Belange betreffen könnten. Solche überplanten Areale sind gem. § 18 AEG i.V.m. § 1 Abs. 3 DSchG NRW frühzeitig mit dem Fachamt abzustimmen.

3.7 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln

Der bisherige Hinweis wird wie folgt ergänzt:

Es wird des Weiteren grundsätzlich darauf hingewiesen, dass eine sicherheitsgefährdende Beeinflussung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes durch die Planänderung nicht erfolgen darf.

3.8 Landeseisenbahnverwaltung NRW (LEV)

Die unter Ziffer 3.8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 19.08.2009 (Az.: 25.17.01.02-20/1-06) in der Fassung der Planänderung Nr. 8 aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise gelten weiterhin sinngemäß.

Die aufgeführten Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannte Regeln sind weiterhin in der jeweils neuesten Fassung bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachten.

Die aufgeführten Hinweise und die darin genannten Regelungen sind weiterhin in der jeweils neuesten Fassung bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachten.

Es wird folgender Abschnitt neu eingefügt:

3.8.5 Elektrifizierung

3.8.5.1 Darüber hinaus sind folgende Richtlinien zusätzlich zu beachten:

- Richtlinien der Modulgruppe 997 „Oberleitungsanlagen planen, errichten und instandhalten“, einschließlich Zeichnungsverzeichnis Elektrotechnik - Bau- und Ausrüstungstechnik Bahnanlagen (Ebs) der Deutschen Bahn AG
- Richtlinien der Modulgruppe 954.01 „Elektrische Energieanlagen“ der Deutschen Bahn AG
- Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ der Deutschen Bahn AG (Stand: 01.07.2019)
- VV Bau-STE „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen“ des Eisenbahn-Bundesamtes, in sinngemäßer Anwendung
- DIN EN 50119 „Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen, Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb“
- DIN EN 50121-X „Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit“
- DIN EN 50122-1 „Bahnanwendungen - Ortsfeste Anlagen - Elektrische Sicherheit, Erdung und Rückleitung“

- Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV)
- Arbeitsblatt DVGW GW 28 „Beurteilung der Korrosionsgefährdung durch Wechselstrom bei kathodisch geschützten Stahlrohrleitungen und Schutzmaßnahmen“

3.8.5.2 Sofern Bauarbeiten oder Bauzustände die Betriebssicherheit der vorhandenen Gleisanlagen beeinträchtigen, hat der Eisenbahnbetriebsleiter des Antragstellers die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung zu erlassen. Sie sind allen Beteiligten in geeigneter Weise bekanntzugeben.

3.8.5.3 Das Regellichtraumprofil für Eisenbahnen, ggf. einschließlich der zu berücksichtigenden Bogenzuschläge, ist nach Anlage 1 zu § 9 (1) der EBO uneingeschränkt freizuhalten. Sofern dies während der Bauausführung (zeitweise) nicht eingehalten werden kann, sind die betroffenen Gleisbereiche örtlich zu sperren.

3.8.5.4 Die fachtechnisch durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt für das jeweilige Fachgebiet bzw. die jeweilige Bauform der vorgesehenen Technik anerkannten Gutachter (Planprüfer) geprüften Ausführungsunterlagen zum Neubau bzw. Änderung von

- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik
- Elektrotechnische Anlagen für den Bahnstrom, einschließlich der Bahnerdung und Potentialausgleichsmaßnahmen sowie der Oberleitungsmaste, einschließlich deren Statik und Gründung
- Anlagen der Telekommunikation
- Elektrische Anlagen 50 Hz sowie Weichenheizungsanlagen einschließlich deren Potentialausgleich und ggf. Bahnerdung

sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV) vor Baubeginn zur Stellungnahme vorzulegen. Etwaige weitere Auflagen bleiben der LEV im Rahmen der Einsichtnahme in die v. g. Ausführungsunterlagen vorbehalten (§ 5a AEG).

3.8.5.5 Die unter Punkt 3.8.5.4 aufgeführten geänderten bzw. neu errichteten Anlagen sind durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt für das jeweilige Fachgebiet bzw. die jeweilige Bauform der vorgesehenen Technik anerkannten Gutachter (Abnahmeprüfer) örtlich abzunehmen.

Die Abnahmetermine sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV) rechtzeitig mitzuteilen, um eine stichprobenartige Beteiligung der LEV an den Abnahmeprozessen zu ermöglichen.

3.8.5.6 Die baulichen Änderungen der Straßenüberführung (SÜ) „Elberfelder Straße (K17)“, SÜ „Südring“ und SÜ „Elberfelder Straße (B7)“ sowie der Fußgängerbrücke (FÜ) „Schöllerheide“, dürfen nur nach Ausführungsunterlagen (Zeichnungen mit zugehöriger statischer Berechnung der Standsicherheit des Bauwerks einschl. Gründung und Erdung) erfolgen, die von einem zugelassenen Prüferingenieur für Baustatik geprüft worden sind.

Die zugehörigen Ausführungsunterlagen einschließlich des Prüfberichtes des zugelassenen Prüferingenieurs für Baustatik sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV) vor Baubeginn zur Einsichtnahme und Stellungnahme vorzulegen. Weitere Auflagen bleiben der LEV im Rahmen der Einsichtnahme in die v. g. Ausführungsunterlagen vorbehalten und sind zu beachten (§ 5a AEG).

Nach Fertigstellung der v. g. baulichen Änderungen ist die Übereinstimmung der Bauausführung mit den geprüften Planunterlagen, durch einen Sachkundigen schriftlich zu bestätigen (z. B. durch dokumentierte Kontrollen während der Bauausführung durch einen zugelassenen Prüferingenieur für Baustatik).

3.8.5.7 Die betrieblichen Unterlagen (Betriebsstellenbuch, Streckenbuch, etc.) sind den geänderten Betriebsverhältnissen anzupassen und den am Eisenbahnbetrieb beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. den am Eisenbahnbetrieb teilnehmenden Personen nachweislich bekanntzugeben.

3.8.5.8 Das Vorhaben ist eisenbahntechnisch abzunehmen. Der Antrag hierzu ist rechtzeitig bei der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV) zu stellen. Etwaige weitere Auflagen bleiben der eisenbahntechnischen Abnahme des Vorhabens vorbehalten (§ 5a AEG).

3.8.5.9 *Allgemeine Hinweise:*

A Ausführungsplanung und Bau der elektrischen Anlagen für den Bahnstrom:

A.1 Der LEV sind spätestens bei der aufsichtsrechtlichen, eisenbahntechnischen Abnahmeprüfung auch u. a. folgende Unterlagen zur Einsichtnahme vorzulegen:

- Nachweis der Oberleitungsschutzberechnung, Bahnstrom-Beeinflussungsberechnung Schienenpotentialberechnung und deren messtechnische Validierung
- (Vertragliche) Regelungen zwischen der Regiobahn GmbH und der DB Netz AG zur Instandhaltung, des Notfallmanagements sowie der Eigentumsregulierung im Bereich der elektrotechnischen Anlagen des Bahnstroms

A.2 Sofern die geplanten elektrischen Bahnenergiesysteme andere elektrische Energiesysteme kreuzen oder in deren unmittelbarer Nähe geführt werden,

sind diese Bereiche bei der Planung und Ausführung (insbesondere hinsichtlich möglicher gegenseitiger Beeinflussung) besonders zu berücksichtigen.

- A.3 Für den Vogelschutz an Oberleitungsanlagen sind die aktuellen Bestimmungen zu beachten. Hierzu wird auf die TM 1-2017-105999 I.NPS.2 vom 01.11.2017 zur Richtlinie 997 der Deutsche Bahn AG hingewiesen.
- A.4 Sofern zur Erdung von Bauwerken deren innere Erdung genutzt werden soll, ist deren Tauglichkeit nachzuweisen. Falls dies nicht möglich ist, sind Maßnahmen zur äußeren Erdung zu treffen.
- A.5 Bei erforderlichen Erdungs- und Potentialausgleichsmaßnahmen zum Personenschutz ist eine Triebrückstromverschleppung in den öffentlichen Bereich auszuschließen.
- A.6 Der Einbau von ggf. erforderlichen Streckentrennern ist mit den (vorhandenen bzw. geplanten) Standorten von Signalen abzustimmen.
- A.7 Die aufeinander abgestimmten Teilerdungspläne (wie z. B. Bahnerdung, Potentialausgleichsmaßnahmen von 16,7 Hz Anlagen / 50 Hz-Anlagen / LST Anlagen bzw. Telekommunikationsanlagen) der Gesamterdungs- und Potentialausgleichsplanung, sind durch den / die jeweils zuständigen Planprüfer aus Sicht der jeweiligen Fachbereiche (16,7 Hz und 50 Hz, ggf. unter Berücksichtigung von Blitzschutzanlagen) zu prüfen.
- A.8 Auf die „Arbeitsanweisung zur Herstellung von Bohrungen und Beseitigung unsachgemäß hergestellter Bohrungen in Schienen“ Richtlinie 824.5501Z01 der Deutsche Bahn AG wird hingewiesen.
- B. Der Baubeginn ist der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln, informell formlos anzuzeigen.

3.9 Kreis Mettmann

Die Nebenbestimmungen und Hinweise werden wie folgt ergänzt:

3.9.3 *Altlasten*

Nebenbestimmungen:

- 3.9.3.1 Der Baubeginn ist der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) des Kreises Mettmann (UBB; Frau Loleit: 02104-992871) mindestens 10 Arbeitstage vorher anzuzeigen.
- 3.9.3.2 Erfahrungsgemäß fällt bei Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gleisanlagen Gleisschotter unterschiedlicher Qualität an. Zur Überprüfung der Schadstoffbelastungen (z.B. durch Schwermetalle, Schmieröl, Herbizide etc.) des Gleisschotters und des freigelegten Bodens sind die Arbeiten unter fachgutachterlicher Aufsicht durchzuführen. Der beauftragte Bodengutachter ist der

UBB vor Baubeginn zu benennen. Ich empfehle im Vorfeld der Baumaßnahme entsprechende Gleisschotter- und Bodenuntersuchungen durchzuführen.

3.9.3.3 Die gutachterliche Begleitung der Erdarbeiten sowie die Ordnungsmäßigkeit von Aushub-, Entsorgungs- und Verfüllmaßnahmen sind von dem zu beauftragenden Sachverständigen in einem Abschlussbericht gegenüber der UBB verantwortlich zu dokumentieren, nachvollziehbar darzustellen und der UBB un- aufgefordert unverzüglich nach Fertigstellung vorzulegen. Der Abschlussbe- richt soll folgende Inhalte umfassen:

- Textteil: Beschreibung der Abbruch-/Baumaßnahme, der Bodenbewegun- gen, der Belastungssituation und der Entsorgungswege sowie der Qualität und Menge von angeliefertem Bodenmaterial
- Anlagen:
 - Lageplan (Darstellung Aushub belasteter Bodenbereiche und verblie- bene Restbelastungen)
 - Fotodokumentation
 - Deklarationsanalytik
 - Entsorgungsnachweise.

3.9.3.4 Die UBB legt die Grenzwerte tolerierbarer Restgehalte für den Verbleib bzw. Wiedereinbau sowie für zwingend auszuräumende Massen fest, die entspre- chend den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen einer externen Entsor- gung zuzuführen sind. Die Wiederverfüllung von Aushubbereichen sowie die Verwertung von Boden auf dem Grundstück dürfen erst nach Freigabe durch die UBB erfolgen.

3.9.3.5 Zur Aufnahme belasteter Materialien, die nicht vor Ort verbleiben oder verwer- tet werden können und einer externer Entsorgung zugeführt werden müssen, sind wasserdichte Container in ausreichender Zahl vorzuhalten. Eine Zwi- schenlagerung von Abfällen ist auf dem Grundstück nicht zulässig. Die Sat- zung über die Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung im Kreis Mettmann (Ab- fallsatzung) in der jeweils gültigen Fassung ist zu beachten.

3.9.3.6 Verunreinigter Bodenaushub ist entsprechend den geltenden abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß, gegen Nachweis zu entsorgen.

3.9.3.7 Es ist sicherzustellen, dass bei der Bauausführung keine zusätzlichen Boden- oder Grundwasserverunreinigungen zu besorgen sind. Es ist besonders da- rauf zu achten, dass keine der evtl. im Untergrund vorhandenen Schadstoffe durch die Baumaßnahme (teilweise Oberflächenentsiegelung, Bodenbewe- gung) mobilisiert und in das Grundwasser eingetragen werden.

3.9.3.8 Die Bauabnahme darf erst erfolgen, wenn von der UBB die Einhaltung der vorgeannten Auflagen schriftlich bestätigt ist.

Hinweise:

- 3.9.3.9 Sollten augenscheinlich oder geruchlich auffällige Materialien vorgefunden werden, die nicht als natürliche Locker- bzw. Festgesteine bezeichnet werden können und die in den vorliegenden Gutachten bisher nicht beschrieben sind, ist unverzüglich die UBB zu verständigen.
- 3.9.3.10 Im Rahmen der Bauausführung wird Aushub als Abfall zur Beseitigung oder zur Verwertung anfallen. Falls Abfall zur Beseitigung anfällt, ist die Satzung über die Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung im Kreis Mettmann (Abfallsatzung) in der zurzeit gültigen Fassung zu beachten.
- 3.9.3.11 Grundlage für die Verwertung von Aushub auf dem Grundstück des Vorhabens sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA, Stand: Nov. 2003). Sofern für Verfüllungen oder Anschüttungen andere Materialien als natürliche, unbelastete Locker- oder Festgesteine verwendet werden, ist dies nur nach Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann zulässig.

3.9.4 *Untere Naturschutzbehörde (UNB)*

Das Vorhaben liegt, soweit das Gebiet des Kreises Mettmann betroffen ist, teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes mit den Entwicklungszielen „Erhaltung“ und „Anreicherung“ sowie in Landschaftsschutzgebieten.

Der Beirat der Unteren Naturschutzbehörde stimmt der erforderlichen Befreiung (s. Ziffer I.1.3) nach § 67 BNatSchG in Verbindung mit § 75 LNatSchG NW zu.

Darüber hinaus gelten die nachfolgenden Nebenbestimmungen / Hinweis:

- 3.9.4.1 Vor Beginn der Arbeiten ist den Naturschutzbehörden ein Bauzeitenplan unter Berücksichtigung der Reproduktionszeiten der vorkommenden besonders und streng geschützten Arten vorzulegen.
- 3.9.4.2 Durchsichtige und/ oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen sind zur Verhinderung von Vogelschlag zu vermeiden. Sind aus Sicherheitsgründen durchsichtige und/ oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen an Bahn- und Bussteigen unvermeidbar, so sind diese wie folgt zu gestalten:
- Einsatz von Glas mit kontrastreichen Mustern, die für Vögel ein Hindernis darstellen, wie zum Beispiel durch Siebdruck oder Verätzungen oder
 - Einsatz von mattem, milchigem Glas, um die Durchsicht zu verhindern oder engmaschiger Aufdruck wie Werbezüge oder Markierungen von der Außenseite.

- 3.9.4.3 Sollten über die festgestellten Amphibien-/ Reptilienschwerpunkte hinaus in der Bauphase trassennah auch Schwerpunktfundorte nicht planungsrelevanter Amphibien und Reptilien bekannt werden, so sind in Abstimmung zwischen der UNB und der ökologischen Baubegleitung auch dort temporäre Leit- und Schutzzäune aufzustellen.

Hinweis:

- 3.9.4.4 Es wird angeregt, ein Pflegekonzept für den Böschungsbereich zu entwickeln, welches das hohe ökologische Potential der Bahnböschungen zur Entwicklung einer extensiven und mageren Pflanzengesellschaft und die Bahntrasse als einen möglichen Verbindungskorridor für die Herpetofauna (unter Berücksichtigung der Pflegeaspekte der Bahnstrecke) kombiniert.

3.10 Stadt Wuppertal

Die im Planfeststellungsbeschluss Az.: 25.17.01.02-20/1-06 vom 19.08.2009 festgehaltenen Auflagen und Nebenbestimmungen über allgemeine Abstimmungs- und Benachrichtigungspflichten gelten sinngemäß auch für die Maßnahmen zur Elektrifizierung der Aus- und Neubaustrecke.

3.12 Leitungsträger

3.12.1 Stadtwerke Düsseldorf (SWD AG)

In den Anlagen zur Stellungnahme der SWD AG vom 28.05.2018 sind die Lagen der Versorgungsleitungen und –anlagen der SWD AG dargestellt. Gegebenenfalls ist die Lage der Versorgungsleitungen und –anlagen mit Querschlägen festzustellen. Es ist darauf zu achten, dass sich außer Betrieb befindliche, nicht dokumentierte Leitungen und Anlagen im Planungs- und Baubereich befinden können. In diesem Fall ist eine Abstimmung der weiteren Vorgehensweise mit der Netzgesellschaft Düsseldorf mbH (NGD) unter der Rufnummer (0211) 821 8080 – Abteilung 021 – Betrieb Netze und Anlagen - vorzunehmen.

Im Ausbaubereich befinden sich Versorgungsleitungen für Wasser.

Die der Stellungnahme beigefügten „Schutzanweisungen für erdverlegte Versorgungsleitungen“ sind zu beachten.

Die Beseitigung von Schäden an den Versorgungsleitungen und –anlagen, deren Ursache auf die o. g. Maßnahme zurückzuführen ist, geht in voller Höhe zu Lasten des Verursachers.

3.12.2 Vodafone GmbH

Die durchschnittliche Verlegungstiefe der im Planungsbereiche befindlichen Glasfaserleitungen (Kabel- und Rohrleitungen) beträgt ca. 0,75 m (ausgenommen von z.B. Spülbohrungen oder Pressungen). Es ist sicherzustellen, dass durch die eigenen bzw. von Ihnen beauftragte Auftragnehmer die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden.

In den angegebenen Planungsbereichen (im Bahnbereich) auf der Strecke 2723 befinden sich in Kabelführungssystemen der DB-AG Glasfaserleitungen der Vodafone GmbH (ehemals Arcor AG & Co. KG) – Vodafone-LWL-Kabel AA 8662001. Es ist sicherzustellen, dass durch eigene bzw. von Ihnen beauftragte Auftragnehmer die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden.

3.12.3 Amprion GmbH

- 3.12.3.1 Damit die Standsicherheit des Mastes 86 gewährleistet ist, muss ab einem Abstand von 6,5 m zum Eckstiel die neu zu gestaltende Böschung durch eine Stützwand abgesichert werden. Zur Veranschaulichung wurde von der Amprion GmbH in das übersandte Querprofil im Maßstab 1 : 100 vom 13.06.2017 beispielhaft das nächstgelegene Mastfundament und der einzuhaltende Abstand dargestellt.
- 3.12.3.2 Der Beginn aller Arbeiten im Leitungsschutzstreifen ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Amprion GmbH, Betrieb West – Leitungen, Herrn Kirschke, Arenbergstraße 45, 45329 Essen (Tel.: 02234/ 85-63108) anzuzeigen, um einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund des Merkheftes „Hinweis zum Schutz von Versorgungsanlagen“ (Herausgeber Amprion GmbH), dessen Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden (DIN VDE 0105-100 und DGUV-V3).
- 3.12.3.3 Die maximalen Arbeits- und Gerätehöhen im Schutzstreifen der Freileitung sind mit dem Leitungsbetrieb abzustimmen.
- 3.12.3.4 Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitung ausgeschlossen wird, ist sorgfältig darauf zu achten, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung eingehalten wird (siehe Merkheft „Hinweis zum Schutz von Versorgungsanlagen“ - Herausgeber Amprion GmbH). Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.

- 3.12.3.5 Der Bauherr haftet gegenüber der Amprion GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen. Er haftet insbesondere für sämtliche Schäden und sonstigen Nachteile, die er, seine Mitarbeiter, von ihm beauftragte Personen oder Unternehmen und/oder seine Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen an der Höchstspannungsfreileitung, den Masten und/oder deren Zubehör verursachen, sei es, durch die Errichtung oder durch den Betrieb der baulichen Anlage oder in sonstiger Weise.
- 3.12.3.6 Nach Fertigstellung sind der Amprion GmbH seitens der Bauverwaltung aktuelle Planunterlagen zwecks Aktualisierung der Kreuzungsunterlagen/-verträge zur Verfügung zu stellen („Fabian.Doernemann@Amprion.net“ oder „Patrick.Donis@Amprion.net“).

3.12.4 PLEdoc GmbH

- 3.12.4.1 Grundsätzlich ist zwischen den Fundamenten der Fahrleitungsmasten und der jeweiligen Ferngasleitung aus technischer Sicht ein Abstand von 5,0 m vorzusehen. Im Kreuzungsbereich bei Bahn-km 18.4+55 wird gemäß dem Lageplan 5 dieser Abstand eingehalten.
- 3.12.4.2 Im Kreuzungsbereich bei ca. Bahn-km 21.0+92 würde dieser Abstand unterschritten. Aus dem Lageplan 9 ist ersichtlich, dass in diesem Abschnitt die neue Bahnstrecke im Geländeeinschnitt verläuft. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Bereich die außer Betrieb befindliche Ferngasleitung im Zuge der Baudurchführung ausgebaut werden muss. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass ein Herausschneiden der Rohre nur durch das Fachpersonal der Open Grid Europe GmbH erfolgen darf.
- 3.12.4.3 Es gilt die Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH, die grundsätzlich bei allen Maßnahmen im Bereich der Ferngasleitung zu beachten ist.
- 3.12.4.4 Die gemeinsame Beeinflussungsmessung ist nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung, wie im Erläuterungsbericht unter Punkt 3.1.4, Seite 10 beschrieben, zwingend durchzuführen.

3.12.5 1 & 1 Versatel

Die „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ ist zu beachten.

3.12.6 Westnetz GmbH

3.12.6.1 Umspannanlagen Mettmann und Dornap

Die Umspannanlagen müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.

Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der o. g. Umspannanlagen bedürfen der Zustimmung der Westnetz GmbH.

3.12.6.2 Geplante Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln

Bei der geplanten Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Schutzstreifenbereich der im Betreff der Stellungnahme der Westnetz GmbH vom 12.06.2018 genannten Hochspannungsfreileitungen ist Folgendes zu beachten:

- Der Bau und der Betrieb der Rohrleitung erfolgt gemäß der Technischen Empfehlung Nr. 7 (TE 7) der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen - textgleich mit der AfK-Empfehlung Nr. 3 (Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen).
- Bei Verlegung von Fernmelde- oder Informationskabeln sind die „DIN VDE 0228, Maßnahmen bei Beeinflussung von Fernmeldeanlagen durch Starkstromanlagen, Teil 1 und Teil 2“ sowie die „Technischen Empfehlungen Nr. 1 und Nr. 3 der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen“ einzuhalten.
- Bei einer Parallelführung von Rohrleitungen bzw. Kabeln mit den v. g. Hochspannungsfreileitungen ist gemäß der v. g. TE 7 ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m zwischen der vertikalen Projektion des äußeren ruhenden Leiterseiles und dem Rohrleitungsgraben einzuhalten.
- Die Hochspannungsfreileitungsmaste dürfen durch die Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln nicht beeinträchtigt werden. Deshalb ist zwischen den Eckstielen der Maste und der Außenkante der Rohrleitungen bzw. der Kabel ein seitlicher Abstand von mindestens 10,00 m einzuhalten.

Hinweise:

Sofern eine Stahlrohrleitung verlegt wird, kann bei einem eventuellen Erdschluss der mit induktiver Sternpunktterdung betriebenen 110-kV-Stromkreise in der Rohrleitung sowie im eventuell mitverlegten Steuer- bzw. Fernmeldekabel Spannung induziert werden. Mitverlegte Steuer- oder Überwachungskabel sind entsprechend der DIN VDE 0228 zu betreiben.

Sofern eine nicht metallene Rohrleitung ohne Steuer- oder Überwachungskabel verlegt wird, ergeben sich keine Beeinflussungen.

Die zu treffenden Schutzmaßnahmen müssen bereits bei den Bauarbeiten zur Verlegung der Rohrleitung wirksam sein.

Eventuell anfallende Kosten für notwendig werdende Schutzmaßnahmen gehen zu Lasten des Veranlassers.

3.12.6.3 Geplante Anpflanzungen

In den Schutzstreifen der in der Westnetz – Stellungnahme unter 1. und 2. genannten Leitungen dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 7 m erreichen.

Der Schutzstreifen der in der Westnetz - Stellungnahme unter 3. und 4. genannten Leitungen wird von jeglicher Bepflanzung freigehalten. Die Gehölzliste mit entsprechenden Endwuchshöhen ist zu beachten.

Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund dürfen nur Gehölze zur Anpflanzung kommen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Anderenfalls wird eine Schutzstreifenverbreiterung erforderlich.

Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitung gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/den Bauherrn auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die innogy Netze Deutschland GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.

Die Leitungen und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitungen gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.

3.12.6.4 Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen

Der Grundstückseigentümer/der Bauherr ist verpflichtet, den Beginn der Bauarbeiten/Pflanzenarbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen unter Angabe des Zeichens der Westnetz GmbH anzuzeigen und mit der

Westnetz GmbH, WFM-Büro Mitte/Süd, Herrn Dirk Falter, DRW-S-FL, Rauschermühle, 56648 Saffig (Telefon: 02632/ 93-2277/ Fax: 02632/ 93-2275/ E-Mail: Posteingang-HS-Freileitungen-Sued@westnetz.de)

einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund der „Schutzanweisung Versorgungsanlagen für Baufachleute/Bauherren“ der Westnetz GmbH, deren Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten/Pflanzarbeiten nicht begonnen werden.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitungen ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird. Der Grundstückseigentümer/Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.

Der Grundstückseigentümer/Bauherr haftet gegenüber der innogy Netze Deutschland GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an den Hochspannungsfreileitungen, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

3.12.6.5 Allgemeines

Vor Durchführung der Baumaßnahmen sind der Westnetz GmbH Ausführungspläne mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben (NHN-Höhen) zur abschließenden Prüfung und Stellungnahme zuzusenden.

Diese Stellungnahme betrifft nur die von der Westnetz GmbH betreuten Anlagen des 110-kV-Netzes und ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die innogy Netze Deutschland GmbH als Eigentümerin des 110-kV-Netzes.

3.12.7 WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Durch bauliche Maßnahmen (Setzen von Masten mit Ramm- oder Bohrpfahlgründungen) können ggfs. Abwasserleitungen betroffen sein. Sollten wider Erwarten Abwasserleitungen der WSW Energie & Wasser AG durch die Elektrifizierung der Regiobahn S28 betroffen sein, so ist vor Baubeginn mit der Abteilung 12/121 Planung Projektierung Entwässerung (Herrn Volker Opitz; volker.opitz@wsw-online.de oder 0202/569-3955) und Abteilung 12/14 Kanalnetz der WSW Energie & Wasser AG ein Einvernehmen herzustellen.

Die bisherigen Nebenbestimmungen Ziffern 3.12 – 3.18 des Planfeststellungsbeschlusses werden Ziffern 3.13 – 3.19.

II. Begründung

1. Beschreibung der Maßnahme

Die Regiobahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 16.04.2018 die 9. Planänderung des für die Aus- und Neubaustrecke am 19.08.2009 erteilten Planfeststellungsbeschlusses. Die Planänderung beinhaltet die Elektrifizierung des Streckenabschnitts ab dem Strecken-km 15,7+35 im Bf Mettmann Stadtwald bis zur Einfädelung in die Strecke 2723 (von und nach Wuppertal – Essen, S-Bahnlinie S9) in Wuppertal-Dornap ca. in Strecken-km 21,4+48 sowie die Anlagen im Westkopf Bahnhof Dornap-Hahnenfurth, hier die nordwestliche Einfahrt aus Richtung Mettmann. Durch diese Planänderung sind die Gleisanlagen der Regiobahn GmbH nicht betroffen. Es erfolgt keine Anpassung gegenüber der planfestgestellten Planung.

Die S-Bahnlinie S 28 soll künftig mit Elektrofahrzeugen statt mit Dieselfahrzeugen betrieben werden. Weitere Änderungen im Betriebsablauf sind nicht vorgesehen. Es werden die Anlagen, die für einen elektrischen Fahrbetrieb bzw. die Elektrifizierung benötigt werden (Ober- und Speiseleitung), planfestgestellt. Um dieses Ziel zunächst im Abschnitt I (Ostast) zu erreichen, ist die Umsetzung der weiteren Planfeststellungsabschnitte (PFA) Ia (Elektrifizierung Bahnhof Mettmann-Stadtwald) und PFA Ic (Verlängerung Gleis 915 und Speiseleitung) unabdingbar. Hierfür werden gesonderte Planfeststellungsverfahren geführt.

An Straßenüberführungen werden der Berührungsschutz sowie Erdungsmaßnahmen nachgerüstet. Die Fußgängerüberführung „Schöllersheide“ muss für die Elektrifizierung angehoben werden. Um den Bauablauf sowie den späteren Betrieb optimieren zu können, wird die Leit- und Sicherungstechnik angepasst, so dass ein signalisiertes Fahren im Gegengleis möglich ist.

Eine Erhöhung der bestehenden Streckengeschwindigkeiten ist nicht geplant. Es sind keine Änderungen am Betriebsprogramm gegenüber der Planfeststellung vorgesehen. Die Trasse wird im 20/30-Minuten-Takt mit der S-Bahnlinie S 28 befahren. Zudem verkehren wie bisher vereinzelt Güterzüge im Abschnitt Bahnhof Mettmann Stadtwald – Bahnhof Dornap-Hahnenfurth.

Zur Fahrstromversorgung der Regiobahn-Infrastruktur ist vorgesehen, an die vorhandene Infrastruktur der Deutschen Bahn AG anzuschließen. Dies betrifft die Einspeisung aus dem Schaltposten Wuppertal-Vohwinkel. Die Bauteile der Oberleitungsanlage werden gemäß DB - Ril 997.9114 zum Schutz von Vögeln und Kleintieren mit Schutzabständen angeordnet. Zudem werden alle Isolatoren mit Vogel- und Kleintierabweisern gemäß 4 Ebs 19.01.28 ausgestattet. Unterhalb von niedrigen Bauwerken werden die Tragseile mit einer Kunststoffummantelung versehen. Zur Verringerung der magnetischen Feldstärke um die Oberleitung (Verbesserung der Elektromagnetischen Verträglichkeit) werden auf beiden Seiten parallel der Strecke Rückleiterseile nach Regelwerk Ril 997.0221 der Deutschen Bahn AG vorgesehen.

Die Einspeisung erfolgt für den hier betrachteten Streckenabschnitt Bahnhof Mettmann Stadtwald – Abzweig Dornap über den Schaltposten Wuppertal-Vohwinkel entlang der Strecken 2723 bzw. 2423 über den Bahnhof Dornap-Hahnenfurth. Da jedoch der Umgriff des Planfeststellungsbereichs am Nordkopf des Bahnhof Dornap-Hahnenfurth endet, ist bis auf die letzten 50 m der Neubau der Speiseleitung Bestandteil des Planfeststellungsabschnittes PFA Ic (Verlängerung Gleis 915 und Speiseleitung). Der Übergangsbereich von der Deutschen Bahn AG zur Regiobahn GmbH liegt im Schaltposten Vohwinkel an den Abgangsklemmen. Neben der ein- bzw. zweigleisigen Strecke vom Bahnhof Mettmann Stadtwald bis zum Abzweig Dornap werden im Bahnhof Mettmann-Stadtwald das Gleis 809 sowie das Gleis 807 bis vor die Wagenhalle sowie im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth die Gleise 903 bis 906 bis zur Planfeststellungsgrenze des PFA Ic elektrifiziert.

Als Gründung werden Ramppfahlgründungen bzw. Bohrpfahlgründungen mit Stahlbetonköpfen in Verbindung mit Stahlprofilmasten (Peinermasten) und Stahlwinkelmasten vorgesehen. Sie entsprechen Standardlösungen nach aktuellem Stand der Technik bei entsprechend tragfähigen Böden, da geringerer Erdaushub (nur Stahlbetonkopf) sowie kein Aushub im Druckbereich der Gleise und damit kein Verbau bei den Gründungen erforderlich wird. Die geplanten Gründungen liegen außerhalb der Schutzstreifen von Gashochdruckleitungen bzw. Rohrleitungstrassen, die einen Schutzabstand von 5 m bzw. 10 m erfordern. Als Maste sind Stahlprofilmaste (Peinermaste) vorgesehen. Für die Befestigung von Abspanngewichten und Ausleger über zwei Gleise sind Aufsetzwinkelmaste zu verwenden. Die Oberleitung wird in Einzelstützpunktbauweise errichtet. Bei besonders beschränkten baulichen Situationen – sehr naheliegenden Grundstücksgrenzen, vorgefundenen Kabel- und Leitungstrassen o.ä. – muss ggf. auf die einseitige Aufstellung von Aufsetzwinkelmasten mit Ausleger über zwei Gleise ausgewichen werden.

Die Oberleitungsmaste werden in der Regel, entsprechend den DB Richtlinien, in einem Abstand von 3,65 m von der Gleismitte errichtet. Entsprechend der örtlichen Gegebenheiten kann dieser Abstand auf 2,50 m reduziert bzw. auf bis zu 5,00 m vergrößert werden. Als Ausleger kommen wartungsarme Rohrschwenkausleger zur Ausführung. Im Bereich von Bahnsteigen sind sog. Bahnsteigausleger mit versetzten Isolatoren geplant, die eine Spannungsfreiheit bis zu 4,50 m über Bahnsteigoberkante gewährleisten.

Bei der Auswahl der Mastlängen wird das aktuelle Regelwerk der Deutschen Bahn AG berücksichtigt. Die Richtlinie schreibt die Anwendung der Vogelschutzmaßnahmen für Neubau und Elektrifizierungsmaßnahmen vor. Als Maßnahmen zum Schutz von Vögeln mit körperlich großem Ausmaß ist die Konstruktion so zu wählen, dass der Abstand zu den unter Spannung stehenden Teilen mindestens 60 cm beträgt.

Alle Oberleitungsmaste sind an der Erdschiene des Gleises zu erden, wobei im Bereich der Bahnsteige eine zweifache Bahnerdung herzustellen ist. Weiterhin sind alle im Oberleitungsbereich/Rissbereich der Oberleitung befindlichen leitfähigen Teile (Beleuchtungsmaste, Metallzäune, Wartehäuser, etc.) und konstruktiven Stahlbetonbauwerke (Eisenbahnüberführungen (EÜ), Straßenüberführungen (SÜ), Stützbauwerke), kurzschlussfest zu erden.

Alle leitfähigen Anlagen und konstruktiven Bauwerke, die nachweislich keine äußere/innere Erdung besitzen, müssen im Zuge der Elektrifizierung mit einer äußeren Erdung (Prelldraht) ausgerüstet werden. Leitfähige Anlagen oder Anlagenteile, die sich außerhalb des Oberleitungsbereiches, aber im Handbereich von bis zu 2,50 m zu bahngeordneten Anlagen befinden, sind untereinander leitfähig zu verbinden, d.h. es ist ein Potentialausgleich herzustellen. Darauf kann verzichtet werden, wenn durch andere geeignete Maßnahmen das Abgreifen einer möglichen Potentialdifferenz verhindert werden kann.

Zur Errichtung der neuen Oberleitungsanlage ist eine Rückschnittszone für die Oberleitung zur Einhaltung der Schutzabstände zu den elektrischen Anlagen einzuhalten. Nach der DIN VDE 0115 und der Ril 997.0104 dürfen Vegetationsbestände in der Nähe elektrischer Anlagen zum Schutz vor Überschlägen einen Mindestabstand von 2,50 m nicht unterschreiten. Der Abstand zwischen aktiven Teilen einer Oberleitungsanlage und Ästen von Bäumen oder Sträuchern, die sich darüber, darunter oder seitlich davon befinden, muss stets, auch unter Berücksichtigung von Witterungseinflüssen (Sturm, Schnee, Eis, Raureif) mindestens 2,50 m betragen. In Abstimmung mit dem Umweltplaner ist es aus naturschutzfachlicher Sicht sinnvoll, die Rückschnittszone so schmal wie unbedingt nötig zu halten (zur Reduzierung der Eingriffe in die Schutzgüter Biotop, Tiere, Landschaftsbild). Auf der anderen Seite ist der Sicherheitsaspekt seitens des Betreibers zu berücksichtigen, wobei auch die gewünschte Verfügbarkeit der Oberleitungsanlage mit einzubeziehen ist. Es ist in jedem Fall sicherzustellen, dass im Falle von Unwettern keine erhebliche Beschädigung der Ober- oder Speiseleitung - soweit umsetzbar - möglich ist. Die Rückschnittszone wird als 6 m-Streifen ab Gleismitte des äußeren Gleises definiert und ist vollständig von Gehölzen freizuhalten. Ein weiterer Rückschnitt über die 6 m ab Gleismitte des äußeren Gleises hinaus ist ggf. nur erforderlich, wenn der betroffene Gehölzbestand instabil ist und / oder aus nicht gesunden Baumbeständen besteht, so dass die Gefahr von Baumstürzen auf die Strecke gegeben ist.

Die genaue Ausdehnung der Rückschnittszone wird entsprechend der Nebenbestimmung 1.5.1 dieses Beschlusses abweichend von den Planunterlagen in einem geringeren Umfang festgesetzt (siehe auch Ziffer II.4.5).

Auf die weiteren Ausführungen im Erläuterungsbericht wird verwiesen.

2. Ablauf des Planänderungsverfahrens

2.1 Einleitung des Verfahrens

Der Antrag der Vorhabenträgerin (Regiobahn GmbH) auf Durchführung des Planänderungsverfahrens gemäß §§ 18 d, 18 AEG i.V.m. § 76 VwVfG wurde am 16.04.2018 bei der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) eingereicht.

2.2 Auslegung der Planunterlagen

Der Plan hat gemäß § 18 AEG i.V.m. § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 16.05.2018 bis einschließlich 15.06.2018 in der Stadt Mettmann (Dienstgebäude Neanderstraße 85, 3. Obergeschoss, Zimmer N 315) und der Stadt Wuppertal (Rathaus Wuppertal-Barmen, Raum C-217, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal) während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht offengelegen.

Die Stadt Mettmann und die Stadt Wuppertal haben Zeit und Ort der Offenlage rechtzeitig vorher ortsüblich bekanntgemacht, und zwar im Amtsblatt der Stadt Mettmann Nummer 09/2018 am 04.05.2018 und im Amtsblatt der Stadt Wuppertal Nummer 16/2018 am 09.05.2018. Der Text der jeweiligen ortsüblichen Bekanntmachung enthielt die nach § 73 Abs. 5 VwVfG aufzunehmenden Hinweise auf den Zeitraum der Auslegung, die Frist für Einwendungen, die Stellen, wo Einwendungen vorzubringen sind und zum Erörterungstermin. Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Stadt Mettmann und der Stadt Wuppertal von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Darüber hinaus wurde in der jeweiligen ortsüblichen Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass und wo im Internet die Planunterlagen ergänzend auch elektronisch eingesehen werden konnten. Auf die Maßgeblichkeit der ausgelegten Unterlagen wurde in der Veröffentlichung ergänzend aufmerksam gemacht.

Die Planunterlagen für das Anhörungsverfahren wurden entsprechend den üblichen Anforderungen an die Erstellung und den Umfang von Planunterlagen ausgearbeitet, sie umfassen die auf die Planfeststellung abgestellten und unter Ziffer I.1.4 aufgeführten Unterlagen.

3. Stellungnahmen und Einwendungen

- 3.1 Zu der Planänderung wurden aufgrund möglicher Betroffenheiten die nachfolgenden Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger sowie die anerkannten Naturschutzverbände beteiligt:

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung)
Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25.02 (Verkehrstechnik)
Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 35 (Denkmalschutz)
Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)
Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 52 (Obere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde)
Bezirksregierung Düsseldorf, 54 (Obere Wasserbehörde)
Bezirksregierung Düsseldorf, 55 (technischer Arbeitsschutz)
Bergisch-Rheinischer Wasserverband (BRW)
DB Netz AG/ DB Energie AG
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln
Stadt Mettmann, der Bürgermeister
Kreis Mettmann, der Landrat
Stadt Wuppertal, der Oberbürgermeister
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln
LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)
Landesbüro der Naturschutzverbände
Bundeswehr
Amprion GmbH
Deutsche Telekom AG
GasLine GmbH
LHoist
Open Grid Europe
Stadtwerke Düsseldorf AG
Unitymedia
Verizon Deutschland
Versatel

Vodafone GmbH
Westnetz AG, Dortmund
WSW Energie & Wasser AG

- 3.2 Von den beteiligten Fachdezernaten, Trägern öffentlicher Belange und Leitungsträgern haben folgende keine Stellungnahme abgegeben bzw. darauf hingewiesen, dass keine Zuständigkeit/Betroffenheit hinsichtlich der beantragten Maßnahme besteht:

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25.02 (Verkehrstechnik)

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54 (OWB)

Bergisch-Rheinischer-Wasserverband (BRW)

LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Deutsche Telekom

LHoist

Verizon Deutschland

Die Unternehmen **GasLine** und **Open Grid Europe** haben keine eigenen Stellungnahmen abgegeben und auf die Stellungnahme der **PLEdoc** verwiesen.

- 3.3 Die betroffenen Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und das Landesbüro der Naturschutzverbände haben – soweit Stellungnahmen vorliegen – der Planänderung zugestimmt. Formulierten Nebenbestimmungen, die zu Änderungen der im Planfeststellungsbeschluss und den bisherigen Planänderungen aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise führen, wurden unter Abschnitt I Ziffer 1.6 dieses Bescheides aufgenommen und sind zu beachten.

- 3.4 Einwendungen Dritter wurden bis zum Ablauf der Einwendungsfrist, das war der 29.06.2018, nicht erhoben.

- 3.5 **Stellungnahmen der Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und anerkannte Naturschutzverbände**

Die Vorhabenträgerin hat (auf entsprechende Aufforderung) zu den Stellungnahmen der Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und den anerkannten Naturschutzverbänden eine Gegenäußerung vorgelegt. Diese Gegenäußerung wurde den betroffenen Stellen für deren Zuständigkeit zur Prüfung und

Rückäußerung übersandt. Aus den ursprünglichen Stellungnahmen, der Gegenäußerung und den Ergänzungen zu der Gegenäußerung ergibt sich Folgendes:

Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung)

Gegen die Durchführung der Maßnahme wurden keine Bedenken erhoben. Die Nebenbestimmungen wurden unter Ziffer I.1.6/3.0 dieses Bescheides aufgenommen.

Die Regiobahn hat hierzu ausgeführt, dass der Antrag zur Kampfmittelüberprüfung bereits gestellt wurde und die Ergebnisse vorliegen. Die Bescheinigungen werden rechtzeitig vorgelegt.

Das Dezernat 22 hat die Gegenäußerung zur Kenntnis genommen.

Insgesamt bestehen seitens des Dezernates 22 keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Dezernat 35 (Denkmalangelegenheiten)

Gegen die Durchführung der Maßnahme wurden keine Bedenken erhoben, da sich im Planungsbereich keine Bau- und Bodendenkmäler befinden, die im Eigentum oder Nutzungsrecht des Landes und Bundes stehen. Nebenbestimmungen und Hinweise wurden nicht formuliert. Es wurde empfohlen – falls nicht geschehen –, zuständigkeithalber den LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland – sowie den LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland – zu beteiligen.

Die Regiobahn hat in der Gegenäußerung darauf hingewiesen, dass diese Behörden beteiligt wurden.

Vom Dezernat 35 wurde hierzu ausgeführt, dass die Hinweise aus der Stellungnahme vom 02.05.2018 berücksichtigt wurden.

Insgesamt bestehen seitens des Dezernates 35 keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)

Die HNB hat nach Sichtung der zur Verfügung gestellten Unterlagen und Rücksprache mit der UNB der Stadt Wuppertal und der UNB des Kreises Mettmann folgende Erkenntnisse gewonnen:

- Bei dem landschaftspflegerischen Begleitplan ist die Eingriffsbilanzierung bei der Berechnung des Wachstumszuschlags innerhalb der Rückschnittszone mit Kenntnis der Inhalte der Unterlagen aus dem Planfeststellungsverfahren nachvollziehbar dargelegt. Mit den im Gutachten vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen soll der Eingriff soweit wie möglich ver-

mindert werden. Die noch zu tätigen Ergänzungen aus der Stellungnahme vom November 2017 wurden eingearbeitet oder in einem Gespräch geklärt.

- Zur Artenschutzprüfung (ASP) wurde ausgeführt, dass die im Gutachten gemachten Aussagen eine umfangreiche Darstellung der im Untersuchungsraum zu erwartenden und vorgefundenen Artenvielfalt wiedergeben. Es wurden 20 Arten vertieft betrachtet. Neben den Vermeidungsmaßnahmen wären keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich und das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG könne für keine der geschützten Arten festgestellt werden.

Hinweis: Die mögliche Option, die Vogelabwehrkämme bereits vor Bahn-km 17,2 zu installieren (Abstimmung mit Bosch & Partner Anfang April), fand nicht komplett Eingang in das Gutachten. Bei der Prüfung erlangte neue Erkenntnisse durch Telemetrierungsdaten eines Uhu-Weibchens ergaben, dass eine verlängerte Strecke mit Vogelkämmen nötig ist. Dies wird in den Nebenbestimmungen behandelt.

- Die allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung nach § 6 UVPG dient zur Unterrichtung der Öffentlichkeit sowie auch zur Steigerung der Transparenz. Nach § 6 UVPG hat der Träger eines Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammenzustellen und allgemeinverständlich zusammenzufassen. Zu den von Dezernat 51 vertretenen Schutzgütern kann der Zusammenstellung soweit entsprochen werden. Die noch zu tätigen Ergänzungen aus der Stellungnahme vom November 2017 wurden eingearbeitet.

Aus Sicht der Höheren Naturschutzbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die beantragte Planänderung. Nach Kenntnis und Prüfung der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 19. August 2009 und der Änderungen 1 bis 8 zur Planfeststellung wurden die unter Abschnitt I.1.6/3.1 aufgeführten Änderungen und Ergänzungen der HNB in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

Zur Anregung der HNB, zum besseren visuellen Verständnis (auch im Zuge der Darstellung in einer Erörterung) dem Gutachten noch eine Karte mit Fundpunkten oder Habitaträumen der entsprechenden Arten beizulegen, hat die Regiobahn ausgeführt, dass die gewünschten Artfundpunkte sowie die Habitaträume (= Kartierbereiche) im Bestands- und Konfliktplan zum LBP dargestellt sind. Auf eine gesonderte Karte für den Artenschutzfachbeitrag mit denselben Inhalten wurde daher verzichtet.

Der Ausführung wurde durch die HNB zugestimmt.

Zu der möglichen Option, die Vogelabwehrkämme bereits vor Bahn-km 17,2 zu installieren (NB I.1.6/3.1.34), wurde von der Regiobahn zugesagt, dass die Vogelabwehrkämme im Ostast von Mettmann bis Vohwinkel vorgesehen werden.

Die Anregung der HNB wurde damit erfüllt. Die Nebenbestimmung wurde entsprechend aktualisiert. Die Regiobahn hat der geänderten Formulierung zugestimmt.

Zu der Forderung der HNB bezüglich der Gestaltung der Rückschnittszone für eine Korridorfunktion der Reptilien (s. auch Nebenbestimmung I.1.6/3.9.4.4) führt die Regiobahn aus, dass dieser Forderung zugestimmt werden kann. Die Pflege für die Optimierung der Korridorfunktion für Reptilien würde wie folgt aussehen: In den Bereichen, in denen im gehölzfreien Streifen Ruderalfluren vorgesehen werden (Maßnahme E 2), sind die Flächen in Anpassung an die standörtliche Entwicklung zu mähen, einer Verbuschung ist vorzubeugen. Es erfolgt eine Mahd alle 3 - 5 Jahre (nach dem 15.09.), Schnitthöhe > 10 cm, Abtransport des Mähgutes nach 1 - 3 Tagen; Teilbereiche der Fläche sind als Rückzugsraum für die Herpetofauna von der Mahd auszunehmen.

Die HNB hat den Ausführungen zugestimmt. Die Ausführungen der HNB sind dadurch erfüllt.

Zu der ursprünglichen Nebenbestimmung I.1.6/3.1.36 „Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten zur Vermeidung von erheblichen Störungen für lichtempfindliche Fledermausarten im Umfeld von kartieren Fledermaushabitaten in der Wochenstuben- und Schwärmphase zwischen dem 1. Mai und dem 31. Oktober“ hat die Regiobahn ausgeführt, dass die Einschränkung der nächtlichen Bauarbeiten aus Sicht der Gutachter nicht erforderlich ist (siehe ASB). Während der Bauphase erfolgen die Arbeiten im ohnehin beleuchteten Umfeld der stark befahrenen B 7, so dass die Baustellenbeleuchtung als Störfaktor keine nennenswerte Rolle spielt. Einem Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten kann nicht zugestimmt werden. Die HNB hat nach nochmaliger Prüfung die Nebenbestimmung angepasst. Diese wurde unter Ziffer I.1.6/3.1.37 in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

Die Regiobahn hat der angepassten Nebenbestimmung zugestimmt.

Die Anregungen der HNB wurden abgestimmt und in dem abgestimmten Umfang akzeptiert. Seitens der HNB bestehen keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Dezernat 52 (Obere Bodenschutzbehörde)

Aus Sicht des Sachgebietes Abfallablagerung wurde ausgeführt, dass die Halden der Fa. Iseke GmbH & Co. KG von der Baumaßnahme nicht betroffen sind. Die Strecke führt an der Halde Hahnenfurth entlang, für die seit Ende 2010 die Stadt Wuppertal zuständig ist.

Das Sachgebiet Bodenschutz verweist auf die Zuständigkeit der UBB des Kreises Mettmann, insbesondere auch im Umgang mit Bodenbelastungen. Aus Sicht des Sachgebietes Altlasten/ Bodenschutz gibt es keine Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen im Bereich Bahnhof Mettmann-Stadtwald.

Insgesamt bestehen seitens des Dezernates 52 keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Dezernat 55 (technischer Arbeitsschutz)

Das Dezernat 55 hat aus arbeitsrechtlicher Sicht keine Bedenken, soweit das Vorhaben entsprechend den Antragsunterlagen errichtet und betrieben wird.

Stadt Mettmann

Gegen die Umsetzung der Maßnahme bestehen seitens der Stadt Mettmann keine Bedenken.

Kreis Mettmann

Von der **Unteren Wasserbehörde** bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken. Auch die **Untere Immissionsschutzbehörde** hat seitens des anlagenbezogenen Immissionsschutzes keine Bedenken. Vom **Planungsamt** werden keine Bedenken geltend gemacht.

Zu den v.g. Bereichen bestehen keine weiteren Anregungen / Bedenken.

Die **Untere Naturschutzbehörde** hat ausgeführt, dass das Vorhaben, soweit das Gebiet des Kreises Mettmann betroffen ist, teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes mit den Entwicklungszielen „Erhaltung“ und „Anreicherung“ sowie in Landschaftsschutzgebieten liegt. Der Beirat hat der erforderlichen Befreiung zugestimmt.

Die von der UNB formulierten Nebenbestimmungen / Hinweis wurden unter Ziffern I.1.6/3.9.4 in den Planänderungsbescheid aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

In der Gegenäußerung hat die Regiobahn zu den einzelnen Anregungen der UNB ausgeführt, dass ein Bauzeitenplan der UNB rechtzeitig vorgelegt wird, die Anregung beachtet werden und das Projekt durch die ökologische Baubegleitung überwacht wird und eine entsprechende Abstimmung, sofern notwendig, zeitnah angeregt wird. Darüber hinaus wird ein Pflegekonzept für den Böschungsbereich entwickelt.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung hat die UNB mitgeteilt, dass festgestellt wurde, dass alle Anregungen der UNB beachtet werden sollen. Es bestehen keine klärungsbedürftigen Anregungen / Bedenken.

Von der **Unteren Bodenschutzbehörde** werden aus Sicht des Allgemeinen Bodenschutzes keine Bedenken erhoben.

Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen bestehen bzgl. der Altlastensituation ebenfalls keine Bedenken, wenn die formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise in den Bescheid aufgenommen werden und Beachtung finden. Die Nebenbestimmungen / Hinweise wurden unter Ziffer I.1.6/3.9.3 in den Planänderungsbescheid aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

Die Regiobahn hat im Rahmen der Gegenäußerung den Nebenbestimmungen / Hinweisen zugestimmt. Diese werden beachtet und umgesetzt.

Nach Auswertung der Gegenäußerung wurde vom Kreis Mettmann festgestellt, dass die Hinweise und Anregungen der Stellungnahme aufgenommen wurden. Weitere Anregungen und Hinweise bzgl. der Änderungen werden seitens der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann nicht vorgebracht.

Die Stellungnahme ist damit erledigt.

Vom **Kreisgesundheitsamt** wird ausgeführt, dass sich durch die vorgesehenen Änderungen im Bereich der Regiobahn (Elektrifizierung / Erhöhung der Gleise usw.) keine (negativen) Änderungen hinsichtlich des Schienenverkehrslärms und der Erschütterungen ergeben; auch die Grenzwerte der 26. BImSchV im Umfeld werden eingehalten. Von Seiten des Gesundheitsamtes bestehen daher keine Bedenken gegen die vorgesehenen Änderungen.

Aus dem Bereich **Kreisstraßen** wird darauf hingewiesen, dass im Bauwerksverzeichnis Anlage 8 Seite 4 lfd. Nummer 125 der Kreis Mettmann als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger eines Brückenbauwerkes eingetragen ist. Dieses Bauwerk liegt jedoch nicht in der Baulast des Kreises. Da es sich im dortigen Bereich um eine Gemeindestraße handelt (Elberfelder Straße), ist die Stadt Mettmann Baulastträger und somit auch Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger. Es wird um entsprechende Berichtigung gebeten.

Die Regiobahn hat mit der Gegenäußerung eine entsprechende Berichtigung des Bauwerksverzeichnisses zugesagt und mit dem Deckblatt vom 07.03.2020 vorgelegt.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung werden von dem Bereich Kreisstraßen keine weiteren Anmerkungen gemacht.

Insgesamt bestehen seitens des Kreises Mettmann keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Stadt Wuppertal

Die Stadt Wuppertal macht hinsichtlich der geänderten Planinhalte keine weiteren Belange geltend, wenn die im Planfeststellungsbeschluss zum Neu- und Ausbau der Strecke festgehaltenen Auflagen und Nebenbestimmungen über allgemeine Abstimmungs- und Benachrichtigungspflichten sinngemäß auch für die Maßnahmen zur Elektrifizierung der Aus- und Neubaustrecke gelten. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Ziffer I.1.6/3.10 in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

Die Regiobahn hat in der Gegenäußerung zugesagt, dass die Auflagen und Nebenbestimmungen eingehalten werden.

Weitere inhaltliche Anmerkungen wurden von der Stadt Wuppertal nach Kenntnis der Gegenäußerung nicht gemacht.

Insgesamt bestehen seitens der Stadt Wuppertal keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Bundeswehr

Vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird mitgeteilt, dass von der Maßnahme bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage die Bundeswehr nicht berührt und betroffen ist. Seitens der Bundeswehr gibt es keine Einwände oder Bedenken gegen das Vorhaben.

DB Energie GmbH

Von der Deutsche Bahn Energie GmbH wird zu dem Verfahren mitgeteilt, dass die eingereichten Unterlagen geprüft wurden und dass seitens der DB Energie GmbH keine Belange an der gestellten Leitungsanfrage für den Bereich der Maßnahme bestehen. Es wird dabei unterstellt, dass im Zuge der Elektrifizierung die Vorhabenträgerin zwangsläufig Kontakt mit der DB Energie GmbH zur Stromversorgung aufnehmen wird. Sollte sich die Flächensituation ändern, ist mit den betroffenen Fachabteilungen nochmals zu kommunizieren und ggf. eine Vereinbarung zu treffen.

Die Regiobahn hat hierzu ausgeführt, dass der Kontakt zur DB Energie bereits aufgenommen wurde bzw. auch weiterhin aufgenommen wird.

Die DB Energie GmbH führt zur Gegenäußerung aus, dass ihre Anregungen in der Gegenäußerung ausreichend beantwortet bzw. entsprechend berücksichtigt wurden.

Die DB Energie GmbH als Energieversorgungsunternehmen für Eisenbahn-Infrastruktur wiederholt noch einmal, dass sie weiterhin davon ausgeht, in die Planungen und Maßnahmen der Regiobahn S28 - Elektrifizierung der Neu- und Ausbaustrecke miteinbezogen zu werden.

Insgesamt bestehen seitens der DB Energie GmbH keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln (EBA)

Das EBA kommt nach Prüfung des Bauwerksverzeichnisses zu dem Schluss, dass sich die Planänderungen nicht auf Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes beziehen. Wie den Unterlagen entnommen wird, liegt darüber hinaus die Zustimmung der DB Netz AG für das Planänderungsverfahren vor. Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass im Rahmen des Ursprungsverfahrens bzw. zu den vorherigen Planänderungsverfahren bereits Stellungnahmen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgt sind. Der formulierte generelle Hinweis wurde unter Ziffer I.1.6/3.7 in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

Im Rahmen der Gegenäußerung wird von der Regiobahn ausgeführt, dass der Hinweis des EBA entsprechend beachtet wird sowie dass die Stellungnahmen des EBA vorliegen und entsprechend beachtet werden.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung teilt das EBA mit, dass damit die dortigen Hinweise ausreichend gewürdigt sind.

Insgesamt bestehen seitens des EBA, Außenstelle Köln, keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV)

Die LEV stellt zu dem Verfahren fest, dass die Regiobahn GmbH im Rahmen der Elektrifizierung der gesamten eigenen Strecken die Elektrifizierung des Streckenabschnittes von Bahn km 15,735 der Strecke 2423 in Mettmann-Stadtwald bis zur Einfädelung in die Strecke 2723 in Wuppertal Vohwinkel beantragt. Im Zusammenhang mit der Errichtung der elektrischen Anlagen für den Bahnstrom sind noch weitere im Antrag näher beschriebene (Anpassungs-) Maßnahmen und Änderungen der Bahnanlagen geplant. Innerhalb des Genehmigungsverfahrens beschränkt sich die Aufgabe der Landeseisenbahnverwaltung (LEV) als Träger öffentliche Belange darauf, die vorgelegten Unterlagen auf Konformität mit den eisenbahnspezifischen Ansprüchen und geltenden Regelwerken zu beurteilen.

Gegen das Vorhaben der Regiobahn GmbH bestehen bei antragsgemäßer Ausführung aus eisenbahntechnischer Sicht, unter Beachtung der formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise keine Bedenken. Die Nebenbestimmungen und

Hinweise wurden unter Ziffer I.1.6/3.8 in diesen Planänderungsbescheid aufgenommen und in die Systematik des Planfeststellungsbeschlusses eingefügt. Die Nebenbestimmungen / Hinweise sind von der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen / beachten.

In der Gegenäußerung führt die Regiobahn aus, dass den gesamten Hinweisen und Nebenbestimmungen der Landeseisenbahnverwaltung entsprochen wird.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung besteht seitens der LEV kein weiterer Klärungsbedarf.

Insgesamt bestehen seitens der LEV NRW keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR Boden)

Gegen die Elektrifizierung im Bereich der bestehenden Bahnfläche bestehen aus Sicht der Bodendenkmalpflege keine Bedenken.

Der formulierte generelle Hinweis wurde unter Ziffer I.1.6/3.5 in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

Die Regiobahn hat in der Gegenäußerung zugesagt, Änderungen mit dem Fachamt rechtzeitig abzustimmen, soweit sie sich hinsichtlich zu beanspruchender Flächen ergeben.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung bestehen seitens des LVR Boden keine Bedenken.

Insgesamt bestehen seitens dem LVR - Boden keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft - VBG

Von der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft wird ausgeführt, dass im Hinblick auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz bei dem Bauvorhaben weitere Maßnahmen nicht erforderlich sind. Es bestehen keine Bedenken.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Vom VRR wurde mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben kleine Bedenken bestehen.

Amprion GmbH

Die Amprion GmbH hat für die beteiligte Westnetz GmbH zum Fachbereich „Höchstspannungsfreileitung“ zuständigkeitshalber Stellung genommen. Von der

Amprion GmbH wurde bereits im Rahmen der Vorabstimmung eine Stellungnahme bezüglich der Baumaßnahme abgegeben. Die in diesem Schreiben aufgeführten Auflagen und Rahmenbedingungen sind weiterhin zu beachten.

Die zur Umgestaltung der Böschung in der Nähe des Mastes 86 aufgeführten Nebenbestimmungen / Hinweise wurden unter Ziffer I.1.6/3.12.3 in diesen Bescheid aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

Die Regiobahn hat in der Gegenäußerung zugesagt, die Pläne entsprechend zu beachten. Auch die Auflagen werden weiterhin beachtet.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung hat die Amprion GmbH mitgeteilt, dass die Anregungen und Bedenken hinreichend beantwortet seien. Weitere inhaltlichen Ergänzungen wurden nicht gemacht. Der nochmalige Hinweis zur Anpassung der Kreuzungsvertragsunterlagen wurde bereits in die Nebenbestimmungen und Hinweise aufgenommen.

Insgesamt bestehen seitens der Amprion GmbH keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass sie von der Open Grid Europe GmbH (als Rechtsnachfolgerin des früheren Leitungseigentümers E.ON Ruhrgas AG), Essen, der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, und der Viatel Deutschland GmbH, Frankfurt am Main mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt wurde.

PLEdoc führt aus, dass von ihr in den Lageplänen 5 und 9 (Anlage 3.1.5 und Anlage 3.1.9) die Verläufe der Ferngasleitungen in blauer Farbe eingetragen wurden. Zur weiteren Information wurden die entsprechenden Bestandspläne der Ferngasleitungen übersandt. Die Höhenangaben in den Längenschnitten beziehen sich auf den Verlegungszeitpunkt. Zwischenzeitliche Niveauänderungen wurden nicht nachgetragen. Die Darstellung der Ferngasleitungen ist sowohl in den Lageplänen als auch in den Bestandsplänen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.

Weiterhin wurde auf die folgenden redaktionellen Änderungen im Bauwerksverzeichnis (Anlage 8) hingewiesen:

Im Bauwerksverzeichnis wird unter der laufenden Nummer 435 (Seite 21), Nummer 453 (Seite 23) und Nummer 454 (Seite 24) die Ruhrgas AG als bisheriger und künftiger Eigentümer angegeben. Die Open Grid Europe GmbH ist Rechtsnachfolgerin des früheren Leitungseigentümers Ruhrgas AG. Die PLEdoc GmbH bittet um entsprechende Berichtigung im Bauwerksverzeichnis.

Die Regiobahn hat mit der Gegenäußerung eine entsprechende Berichtigung des Bauwerksverzeichnisses zugesagt und mit dem Deckblatt vom 07.03.2020 vorgelegt.

Zum Abschnitt 3.1.4 „Wechselstromkorrosion und Berührungsschutz“ wird Folgendes angemerkt:

- Es wird die Aussage getroffen, dass die Führung des Rückleiters gemäß DB Ril 977.0221 hergestellt wird. Es wird davon ausgegangen, dass dies nicht im Widerspruch zu den Angaben im „Erläuterungsbericht zur Ermittlung der Stromverteilung und GleisErde-Spannung für die Elektrifizierung der REGIOBAHN-Infrastruktur“ steht, welcher von der Vössing Ingenieurgesellschaft mbH aufgestellt und der Open Grid Europe GmbH am 09.03.2018 zur Ermittlung der zu erwartenden Beeinflussungsspannung zur Sicherstellung des Berührungsschutzes zur Verfügung gestellt wurde. Verbindlich sind die darin getroffenen Angaben.
- Zum Thema Wechselstromkorrosion wird angemerkt, dass neben dem Hauptdokument dem DVGW-Arbeitsblatt GW-28 auch das dazugehörige Beiblatt B-1 gilt, sowie, dass die erwähnten „gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen“ nicht der „Begrenzung der Dauerbeeinflussung“, sondern der Sicherstellung des Korrosionsschutzes der Rohrleitung dienen und deren Kosten gemäß der Schiedsstellenvereinbarung der Schiedsstelle für Beeinflussungsfragen vom Veranlasser (der Regiobahn) zu tragen sind.

Von der PLEdoc GmbH verwaltete Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH & Co. KG und der Viatel Deutschland GmbH werden von dem Planänderungsverfahren für die Elektrifizierung der Aus- und Neubaustrecke S 28 von Mettmann Stadtwald nach Wuppertal nicht betroffen.

Die aufgeführten Nebenbestimmungen / Hinweise wurden unter Ziffer I.1.6/3.12.4 in diesen Bescheid aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

Zur Frage der im Kreuzungsbereich bei ca. Bahn-km 21.0+92 auszubauenden außer Betrieb befindlichen Ferngasleitung führt die Regiobahn aus, dass die Leitung bereits im Zuge des Trassenbaus durch entsprechendes Fachpersonal zurückgebaut wurde. Durch die Elektrifizierung, die Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens ist, erfolgt kein weiterer Eingriff in die Leitungsführung.

Zur Führung des Rückleiters betätigt die Regiobahn in der Gegenäußerung, dass die Angaben, die der Open Grid Europe GmbH von den Vössing Ingenieuren übergeben wurden, keinen anderen Sachstand darstellen als mit den Planunterlagen beantragt wird. Zur Wechselstromkorrosion führt die Regiobahn aus, dass die Anmerkung der Open Grid Europe GmbH berücksichtigt wird und ggf. anfallende Kosten durch die Regiobahn GmbH getragen werden.

Nach Prüfung der Gegenäußerung durch die Unternehmerin wurde noch um Ergänzung der Gegenäußerung durch die Regiobahn gebeten. Dieser Ergänzungsbedarf betrifft zunächst die Nebenbestimmung I.1.6/3.12.4.1. Hierzu führt die Regiobahn in einer ergänzenden Stellungnahme aus, dass die Einhaltung der Abstände zwischen den Fundamenten der Fahrleitungsmasten und der jeweiligen Ferngasleitung von 5,0 m zugesichert wird. Darüber hinaus wird bezüglich der Nebenbestimmung I.1.6/3.12.4.3 ergänzend ausgeführt, dass die Auflagen und Hinweise der Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH beachtet werden. Damit wird den Ergänzungswünschen der PLEdoc entsprochen.

In einer ergänzenden Stellungnahme führt PLEdoc aus, dass die von dort vorgeschlagenen Ergänzungen in die Gegenäußerung aufgenommen wurden. Somit erklärt sich PLEdoc mit der Gegenäußerung der Regiobahn einverstanden.

Insgesamt bestehen seitens der PLEdoc keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Stadtwerke Düsseldorf GmbH

Die Stadtwerke Düsseldorf führen aus, dass grundsätzlich keine Bedenken gegenüber dem o. g. Verfahren bestehen, wenn die in ihrem Schreiben aufgeführten Auflagen, die allgemeinen Hinweise sowie die beigefügte Schutzanweisung für erdverlegte Versorgungsleitungen eingehalten bzw. beachtet werden. Unter Ziffer I.1.6/3.12.1 wurden die Regelungen aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

In der Gegenäußerung sagt die Regiobahn zu, dass den Auflagen entsprochen wird.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung wurde von den Stadtwerken Düsseldorf GmbH mitgeteilt, dass keine weiteren Einwände mehr bestehen.

Insgesamt bestehen seitens der Stadtwerke Düsseldorf GmbH keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

1 & 1 Versatel

Die Unternehmerin hat gegen die Maßnahme keine Bedenken erhoben, wenn die Nebenbestimmung / Hinweis von der Vorhabenträgerin beachtet werden. Die Nebenbestimmung wurde unter Ziffer I.1.6/3.12.5 aufgenommen und ist zu beachten.

In der Gegenäußerung hat die Regiobahn zugesagt, die „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ zu beachten.

Die Gegenäußerung wurde der Unternehmerin zur Kenntnis und Stellungnahme übersandt. Daraufhin erfolgte trotz Erinnerung keine ergänzende Stellungnahme. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass seitens der 1&1 Versatel Deutschland GmbH keine Anregungen / Bedenken mehr bestehen.

Vodafone GmbH

Die Vodafone GmbH weist darauf hin, dass sich in den angegebenen Planungsbereichen Glasfaserleitungen befinden. Auf die Einhaltung der Schutzanweisungen für Glasfaserkabel wird hingewiesen. Die Hinweise wurden unter Ziffer I.1.6/3.12.2 in den Bescheid aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / berücksichtigen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Vodafone für die Richtigkeit der Angaben gemieteter Fremdtrassen keine Gewährleistung übernehmen kann.

Insgesamt bestehen seitens der Vodafone GmbH keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Westnetz GmbH

Die Westnetz GmbH weist zunächst darauf hin, dass sie ausschließlich für die genannten Hochspannungsfreileitungen zuständig ist. Für die ebenfalls im Planbereich vorhandenen Höchstspannungsfreileitungen erfolge eine separate Stellungnahme der Amprion GmbH (s.o.).

Die genannten Baumaßnahmen befinden sich im Schutzstreifen von Hochspannungsfreileitungen. In unmittelbarer Nähe zu der o. g. Baumaßnahme verlaufen ebenfalls Hochspannungsfreileitungen. Außerdem berührt der genannte Planbereich die genannten Umspannanlagen. Zur Leitungsführung wird darauf hingewiesen, dass sich die tatsächliche Lage der Leitungsachsen und somit auch die Leitungsrechte allein aus der Örtlichkeit ergeben.

Die Westnetz GmbH fasst die Eingriffe in Schutzstreifen und Anforderungen an Höhenbegrenzungen zu den einzelnen betroffenen Hochspannungsfreileitungen zusammen, die sich aus den Planunterlagen ergeben.

Mit der geplanten Baumaßnahme im Bereich der genannten Hochspannungsfreileitungen bzw. im Bereich der genannten Umspannanlagen erklärt sich die Westnetz GmbH unter den benannten Nebenbestimmungen / Hinweisen einverstanden. Diese sind unter Ziffer I.1.6/3.12.6 in die Planänderungsgenehmigung aufgenommen.

Zu den kreuzenden Hochspannungsfreileitungen bestätigt die Regiobahn in der Gegenäußerung, dass die angegebenen Höhen eingehalten werden. Zu zwei

weiteren Kreuzungsbereichen führt die Regiobahn aus, dass keine Berührungspunkte bestehen, da die Planung außerhalb des Schutzstreifens erfolgt. Zu den Arbeiten in der Nähe der Umspannanlagen Mettmann und Dornap sagt die Regiobahn zu, dass die Regiobahn GmbH vor Baubeginn die Westnetz GmbH über die einzelnen Maßnahmen im Bereich der UA Station informieren und die Zustimmung gesondert einholen wird.

Weiterhin sagt die Regiobahn zu, dass bei der geplanten Verlegung von Rohrleitungen bzw. Kabeln im Schutzstreifenbereich der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitungen die aufgelisteten Regeln und Hinweise beachtet werden. Anpflanzungen werden in den Schutzstreifen entweder nicht vorgenommen oder es werden die Auflagen für Anpflanzungen im Schutzstreifen beachtet.

Abschließend wird von der Regiobahn zugesagt, dass der Beginn der Baumaßnahmen mindestens 14 Tage vorher bei der Westnetz GmbH angemeldet wird.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung teilt die Westnetz GmbH mit, dass die Auflagen aus der Stellungnahme vom 12.06.2018 von der Regiobahn akzeptiert werden. Bei Einhaltung der Auflagen erklärt sich die Westnetz GmbH mit der geplanten Baumaßnahme einverstanden. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass die Auflagen unbedingt zu beachten sind und der Westnetz GmbH von Durchführung der Baumaßnahme Ausführungspläne mit entsprechenden Schnittzeichnungen und Höhenangaben zur abschließenden Prüfung und Stellungnahme zuzusenden sind.

Insgesamt bestehen seitens der Westnetz GmbH keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Die WSW teilt für die von ihr zu verantwortenden Bereiche mit, dass gegen die Umsetzung der geplanten Maßnahme keine Bedenken bestehen. Unter Ziffer I.1.6/3.12.7 wurde ein ergänzender Hinweis in den Planänderungsbescheid aufgenommen.

In ihrer Gegenäußerung hat die Regiobahn ausgeführt, dass sie das Einvernehmen im Bedarfsfall mit den WSW herstellen wird.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung teilt die WSW mit, dass keine Bedenken oder Anregungen zu den Planungen vorzubringen sind.

Insgesamt bestehen seitens der WSW keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Bedarfsbegründung

Vom Landesbüro der Naturschutzverbände NRW wird ausgeführt, dass es aus Sicht des Umweltschutzes zwar begrüßenswert ist, die Bahnstrecke von Diesel auf Elektroantrieb umzustellen. Andererseits führt diese Umstellung zu ökologischen und landschaftsästhetischen Problemen (siehe hierzu unten), die nicht zu vernachlässigen sind. Daher muss Wert auf eine korrekte Rechtfertigung der Planung gelegt werden. Eine nachvollziehbare Begründung für die Elektrifizierung fehlt bisher. Sie sollte mit einer Planänderung nachgereicht werden.

Hierzu erfolgten keine gesonderten Ausführungen der Regiobahn GmbH in der Gegenäußerung. Das Landesbüro der Naturschutzverbände hat sich hierzu nicht weiter geäußert und die Gegenäußerung insgesamt akzeptiert.

Artenschutz: Uhu – Schutz vor Stromtod

Hierzu wird vom Landesbüro der Naturschutzverbände ausgeführt, dass laut Seite 10 des LBP nur Masten im Umkreis von 1,5 km um die Uhu-Brutplätze mit Vogelabweisern / Vogelabwehrkämme ausgerüstet werden. Der Uhu hat aber einen deutlich darüberhinausgehenden Jagdgebieten-Radius von bis zu 5 km um den Brutplatz (siehe hier nur als Beleg: http://arten-schutz.nt;http://ffh-arten.naturschutzinformationen.nrw.de/ffh-arten/de/arten/vogelarten/kurzbeschreibung/102976_naturschutzinformationen.nrw.de). Das bisher geplante Anbringen von Vogelabwehrkämme auf den Mastspitzen ab km 17,2 reicht daher nicht aus. Auch andere Abschnitte der Strecke befinden sich im Jagdgebiet der örtlichen Uhu-Vorkommen und sollten entsprechend geschützt werden. Einen Abstand von nur 1,5 km von der Brutstelle zu berücksichtigen ist erheblich zu kurz gegriffen und sachlich nicht begründet. Diese technischen Maßnahmen zur Vermeidung von Uhu-Tötungen sind zudem auch so preiswert und ohne weiteres anzubringen, dass die Naturschutzverbände es bereits aus Gründen der Eingriffsvermeidung (§ 15 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 1. Halbsatz BNatSchG) für zwingend geboten halten, diese Maßnahmen auf der gesamten Strecke anzubringen!

Die Regiobahn sagt zur angeregten Erweiterung des Umfangs der Vogelabweiser / Vogelabwehrkämme in der Gegenäußerung zu, dass die Vogelabwehrkämme im Ostast von Mettmann bis Vohwinkel vorgesehen werden.

In Kenntnis der Gegenäußerung bitten die Naturschutzverbände darum, das Anbringen von Vogelabwehrkämme auf der Gesamtstrecke dieses Planfeststellungsabschnittes im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich als Auflage/Nebestimmung festzuhalten. Damit wäre die Einwendung erledigt.

Eine entsprechende Auflage wurde unter Ziffer I.1.6/3.1.34 in den Beschluss aufgenommen.

Artenschutz: Vögel - Schutz vor Leitungsanflug:

Von Oberleitungen geht für Vögel ein Kollisionsrisiko aus, da die Leitungen nachts vor dunklem Hintergrund nur schwer erkennbar sind. Der oft tief fliegende Uhu ist besonders betroffen; hier sind diverse Fälle von an Leitungen getöteten Uhus dokumentiert. Dieses Problem wird auch erkannt; die daraus folgenden Maßnahmen sind aber nicht erkennbar. Dieses Kollisionsrisiko als nicht signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos einzustufen, ist nach Auffassung der Naturschutzverbände gerade beim Uhu nicht haltbar.

In der Gegenäußerung hat die Regiobahn ausgeführt, dass zahlreiche Literaturquellen belegen, dass insbesondere Hochspannungsleitungen, Verkehr und Störungen vor allem durch ausufernden Freizeitbetrieb zu den wichtigsten Gefährdungsfaktoren für den Uhu geworden sind. Unter den Todesursachen steht Stromtod immer noch an erster Stelle, gefolgt von Verlusten durch Schienen- und Straßenverkehr (DER FALKE 8/2018, S. 4; weitere Quellen: Naturschutz und Landschaftsplanung 39 (3) 2007, S. 69-72; Forstarchiv 79. Jahrgang 2008, S. 179-186; Naturschutz südl. Oberrhein 8 (2015), S. 25-40). Uhus sterben im Bereich von Bahntrassen am häufigsten durch Stromschlagtod. Zur Vermeidung des Stromtods wurden die Oberleitungen in einem ausreichenden Abstand zur Mastspitze angebracht (gem. DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ der Deutschen Bahn).

Zudem wird gem. der o.g. Richtlinie die Mastspitze aller Masten mit Vogelabwehrkämmen versehen, so dass sie sich nicht als Ansitz eignet. Sollten die Masten nämlich attraktiv als Ansitzwarten für die Tiere sein, werden sie vermutlich von diesen angenommen, da Uhus Ansitzjäger sind. Die Tiere würden sich dann ggf. im Jagdanflug in die Oberleitungen stürzen. Dies wird durch die Vogelabwehrkämme vermieden. Insbesondere Offenlandbereiche, in denen kaum Ansitzmöglichkeiten vorhanden sind, würden durch die Masten als mögliche Ansitze attraktiver. Durch das Anbringen von Vogelabwehrkämmen auf den Mastspitzen der Oberleitungsmasten im gesamten Ostast wird die Aufenthaltswahrscheinlichkeit des Uhus im Bahntrassenbereich somit auf ein Minimum reduziert.

Es ist weiter anzuführen, dass im Zuge der Maßnahmenplanung zum Neubau der S 28 von Wuppertal-Hahnenfurth bis Wuppertal-Vohwinkel für den Uhu das Angebot an Nahrungshabitaten auf dem angrenzenden Haldengelände durch die Förderung von Offenlandhabitaten deutlich verbessert wird, um Kollisionen mit dem fahrenden Zugverkehr zu vermeiden. Hierdurch wird die Aufenthaltswahrscheinlichkeit des Uhus im Bahntrassenbereich deutlich vermindert und auch das Kollisionsrisiko mit den Oberleitungen minimiert. Insgesamt kann somit aus Sicht des Gutachters sehr wohl davon ausgegangen werden, dass das Kollisionsrisiko von Uhus mit den Oberleitungen der Bahntrasse grundsätzlich gemäß der Literatur sehr gering ist und dass es durch die vorgesehenen Maßnahmen (Vogelabwehrkämme im Zuge der Elektrifizierung und Aufwertung von Nahrungshabitaten

außerhalb der Bahntrasse im Zuge der Verlängerung der S 28) zu einer Minimierung der Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Uhus im Trassenbereich kommt. Eine Querung der Bahntrasse erfolgt aufgrund der an die Bahntrasse angrenzenden Gehölzbestände – auch wenn diese durch das Vorsehen eines gehölzfreien Sicherheitsstreifens reduziert werden – in ausreichender Höhe.

Nach Kenntnis dieser Ausführungen im Rahmen der Gegenäußerung wird diese durch die Naturschutzverbände akzeptiert. Weitere Anregungen werden nicht gemacht.

Technische Details

Es soll eine Anpassung aller Bahnsteige im Bereich der Regiobahn GmbH auf eine Einstiegshöhe von 96 cm auf 76 cm über SO durch Absenkung der Bahnsteige oder Anheben der Gleistrasse erfolgen. Die Mehrzahl der Haltepunkte auf der Strecke gehört zur DB. Die Bahnsteige der DB sind bis auf Neuss Hbf und Düsseldorf Gerresheim bei 96 cm, so auch der Düsseldorfer Hauptbahnhof, der wohl die größte Passagierfrequenz der ganzen Strecke hat. Auch die im Bau befindlichen neuen Bahnsteige im Hauptbahnhof Wuppertal werden nicht tiefer gelegt. Die Höhenveränderung der Regiobahn sind nicht nachvollziehbar und erfordern doch wenigstens eine Begründung!

Hierzu führt die Regiobahn in der Gegenäußerung aus, dass die vom VRR neu bestellten Fahrzeuge, die ab Ende 2021 für den Betrieb der S-Bahnlinie S 28 eingesetzt werden, eine Einstiegshöhe von 76 cm ü.SO haben. Aus diesem Grund passt die Regiobahn GmbH ihre Infrastruktur entsprechend an, um einen barrierefreien Zugang zu den Zügen zu gewährleisten.

Nach Kenntnis dieser Ausführungen im Rahmen der Gegenäußerung wird diese durch die Naturschutzverbände akzeptiert.

Insgesamt bestehen seitens des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW keine offenen Anregungen / Bedenken mehr.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist festzuhalten, dass seitens der Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW keine offenen Anregungen / Bedenken mehr bestehen. Die von den genannten Institutionen vertretenen öffentlichen Belange werden durch die beantragte Maßnahme und die Regelungen dieses Beschlusses nicht beeinträchtigt.

3.6 Erörterungstermin

Nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG und § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPg hat die Anhörungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig gegen den Plan

erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, zu erörtern. Die Anhörungsbehörde kann nach §§ 18 d, 18 a Ziffer 1 Satz 1 AEG auf einen Erörterungstermin verzichten.

Innerhalb der Einwendungsfrist wurden keine Einwendungen erhoben.

Die Stellungnahmen der Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger sowie dem Landesbüro der Naturschutzverbände wurden der Vorhabenträgerin zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt. Diese hat eine Gegenäußerung vorgelegt, in der sie auf alle Anregungen und Bedenken aus den Stellungnahmen eingegangen ist. Die Gegenäußerung wurde den Fachdezernaten, Trägern öffentlicher Belange, Leitungsträgern und dem Landesbüro der Naturschutzverbände für ihren jeweiligen Bereich zur Prüfung und Stellungnahme übersandt. Mit der Übersendung der Gegenäußerung war die Frage verbunden, ob dem Verzicht auf einen Erörterungstermin zugestimmt wird. In allen Stellungnahmen, die von den Fachdezernaten, Trägern öffentlicher Belange, Leitungsträger und dem Landesbüro der Naturschutzverbände nach Auswertung der Gegenäußerung eingegangen sind, wurde dem Verzicht auf einen Erörterungstermin zugestimmt.

Nach Auswertung der Stellungnahmen blieben keine Anregungen und Bedenken übrig, die nicht durch Nebenbestimmungen und Hinweise oder durch entsprechende Zusagen der Vorhabenträgerin im Rahmen der schriftlichen Gegenäußerung ausgeglichen werden konnten. Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde deshalb nach §§ 18 d, 18 a Ziffer 1 Satz 1 AEG verzichtet (s.a. Ziffer I.1.2).

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung ist neben der Information der Allgemeinheit, die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte.

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen der §§ 18 ff AEG sowie in den §§ 73 ff VwVfG. Die Planänderung ist geregelt in § 76 VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

4.1 Notwendigkeit der Planänderung

Gem. § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Insoweit bedurfte es für den Neu- und Ausbau der Regiobahn-Strecke S 28 von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Dies wurde durchgeführt und endete mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2009. Da die Baumaßnahme aus der Planfeststellung noch nicht beendet ist, kommt für die vorliegende Maßnahme eine Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens in Betracht.

Durch die beantragte Planänderung soll der Neu- und Ausbaubereich zusätzlich elektrifiziert werden. Die Planänderung betrifft einen räumlich und sachlich abgrenzbaren Teil des planfestgestellten Gesamtvorhabens. Durch die Planänderung wird das Plangefüge in seinen Grundzügen nicht berührt.

Rechtsgrundlage für die Planänderung ist § 76 VwVfG i.V.m. §§ 18 ff AEG und §§ 73 ff VwVfG. Die Planänderung kann verfahrensmäßig wie eine Planfeststellung geführt werden (§ 76 Abs. 1 VwVfG).

Die Planänderung entfaltet dieselbe Rechtswirkung auf die zu regelnden Änderungen. Die grds. Planfeststellung behält ihre Gültigkeit und wird durch die Planänderung in Teilen geändert oder ergänzt.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nach § 18 AEG in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Nr. 6 der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 in der aktuellen Fassung.

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 18 a AEG und §§ 73 ff VwVfG ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Abschnitt II Ziffern 2.1 bis 3.6 dieses Bescheides) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, lärmtechnischen Unterlagen, landschaftspflegerischem Begleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

Gem. § 73 Abs. 2 VwVfG ist der Plan in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen und der Deckblattunterlagen über das Vorhaben informiert werden.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang gerecht geworden.

Auf einen Erörterungstermin wurde verzichtet (siehe Abschnitt II Ziffer 3.6).

4.4 Umfang der Planänderung

Durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 18 AEG, § 75 Abs. 1 VwVfG).

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen.

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen“. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, „die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988, 4 C 54.84, DVBl. 1988, S. 843 (843 ff)).

Das Vorhaben ist entsprechend der mit dem Antrag vorgelegten Planänderungsunterlagen umzusetzen.

Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

4.5 Festsetzung der Rückschnittszone

Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit nach § 4 AEG sowie der Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB soll die Sicherstellung der Fahrwegverfügbarkeit durch geeignete Vegetationskontrollmaßnahmen erreicht bzw. erhöht werden. Zur Erreichung dieses Ziels wurden von der Deutschen Bahn AG die Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ (Stand: 01.07.2019) erstellt. Die Texte in diesem Abschnitt sind vom Eisenbahn-Bundesamt bauaufsichtlich eingeführte Technische Baubestimmungen und gelten als anerkannte Regeln der Technik im Sinne § 2 Abs 1 der EBO. Diese Richtlinie wird von der Regiobahn angewendet und auch in diesem Beschluss als zu beachten festgesetzt (Ziffer I.1.6/3.8.5.1).

In der Ril 882.0001 wird in Abschnitt 5 Absatz 3 der sicherheitsrelevante Bereich festgelegt. Dieser umfasst zur Vegetationskontrolle die Rückschnittszone. Die Ausdehnung der Rückschnittszone, horizontal gemessen von der Gleismitte des äußeren Gleises, ist abhängig von den Anforderungen aus den Fachlinien und beträgt im Minimum 6 m. Diese setzen sich zusammen aus dem minimalen Sicherheitsraum zuzüglich eines Wachstumszuschlages (siehe Ril 882.0001 Abschnitt 5 Abs. 4ff). Der in der DGUV 72 „Eisenbahnen“ festgesetzte Sicherheitsraum beträgt mindestens 3 m (bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h). Dieser ist im vorliegenden Verfahren entsprechend der Planunterlagen anzuwenden. Bei allen Anforderungen aus den Fachlinien beträgt nach Ril 882.0200 Abschnitt 2 Absatz 1 der Wachstumszuschlag 3 m. Somit ist die Rückschnittszone entlang der Strecke im Grundsatz auf 6 m ab Gleismitte des jeweils äußeren Gleises festzusetzen.

Der Abstand zwischen aktiven Teilen der Oberleitungsanlage und Ästen von Bäumen oder Sträuchern, die sich darüber, darunter oder seitlich davon befinden, muss stets, auch unter Berücksichtigung von Witterungseinflüssen (Sturm, Schnee, Eis, Raureif), mindestens 2,50 m betragen (siehe Ril 882.0001, Abschnitt 5 Absatz 9). In einem Umkreis von 2,50 m gemessen vom Standort eines Oberleitungsmastes (Masthinterkante) dürfen keine Bäume mit ihren Ästen oder Sträucher in das Lichtprofil hineinragen. Nach Ril 882.0200 Ziffer 2 Absatz 1 Spiegelstrich 3 schließt sich daran ein Wachstumszuschlag von 1 m an. Die Rückschnittszone bei Oberleitungsmasten beträgt somit insgesamt 3,50 m im Umkreis ab Masthinterkante.

Ist ein Rückleiterseil vorhanden, beträgt die Rückschnittszone dementsprechend 3,50 m um das Rückleiterseil.

Hinsichtlich der Ausdehnung der Rückschnittszone sind größere Ausdehnungen je nach Gegebenheiten möglich. Diese sind hinsichtlich der besonderen Umstände besonders zu begründen. Dies ist im vorliegenden Verfahren nicht der Fall, sodass eine Festlegung der Regelwerte erfolgt.

An die Rückschnittszone schließt sich die Stabilisierungszone an.

Die in die Offenlage gebrachten Planunterlagen sehen grds. einen größeren Bereich von bis zu 9 m ab Gleismitte des jeweils äußeren Gleises vor. Im Rahmen der Prüfung des Antrages im Planfeststellungsverfahren wurde diese Ausdehnung infrage gestellt. Die Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass diese ursprünglich beantragte Ausdehnung der Rückschnittszone zu umfangreich ist und nicht planfestgestellt wird (s. Nebenbestimmung Ziffer I.1.5/1.5.1). Die Planunterlagen sind im weiteren Verfahren entsprechend anzupassen.

Die nach Prüfung neu festgesetzten Rückschnittszonen sind im gesamten Planbereich entweder kleiner oder allenfalls gleich groß wie ursprünglich geplant und offengelegt.

Da sich die Grundstücksinanspruchnahmen und landschaftsrechtlichen Beeinträchtigungen insgesamt reduzieren, war keine erneute Offenlage der angepassten Planunterlagen erforderlich. Hinsichtlich des verbleibenden Umfangs der landschaftsrechtlichen Eingriffe wurde eine Einigung mit der Höheren Naturschutzbehörden herbeigeführt (siehe Vorgehen nach Auflagen I.1.5/1.5.3, 1.5.4).

5. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Zweck und Ziel des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen.

Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Für das vorliegende Vorhaben findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1990 i.d.F. vom 24.02.2010 (Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt; UVPG alt) Anwendung. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 i.d.F. vom 08.09.2017 (UVPG neu) findet nach

§ 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG keine Anwendung für Verfahren, für die vor dem 16.05.2017 das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG (alt) eingeleitet wurde. Für das vorliegende Verfahren wurde auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 04.02.2016 ein Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die zu erstellende UVP durchgeführt. Nach dem Ergebnis des Scoping-Verfahrens wurden am 17.06.2016 überarbeitete Unterlagen vorgelegt. Die Festlegung des Untersuchungsrahmens erfolgte mit Schreiben vom 26.07.2016. Der Scoping-Rahmen wurde zusammenfassend für die gesamten zu elektrifizierenden Abschnitte festgelegt. Die Anträge für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte erfolgten sukzessive.

Die Beantragung der Planänderung mit den Unterlagen nach § 6 UVPG (alt, Fassung vor 16. Mai 2017) erfolgte mit Schreiben vom 16.04.2018. Das Planänderungsverfahren wurde demnach nach dem 16.05.2017 eingeleitet, allerdings konnte das UVPG i.d.F. vom 24.02.2010 (Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt; UVPG alt) für dieses Verfahren Anwendung finden, da das Verfahren nach § 5 UVPG vor dem nach § 74 Abs. 2 Ziffer 1 UVPG (alt) Stichtag beendet war.

Für das Bauvorhaben ist nach § 3 c UVPG (alt) i.V.m. Nr. 14.7 („Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitung“) der Anlage 1 zu § 3 UVPG (alt) eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG (alt) unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich betroffen ist, als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Vorhabenträgerin gemäß § 6 UVPG (alt) zu Beginn des Verfahrens erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planunterlagen sind, den nach § 7 UVPG (alt) zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG, alt) erfolgte hier durch eine ortsübliche Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen, in der auch auf das beantragte Zulassungsverfahren für das Eisenbahnvorhaben und die zuständige Verfahrensbehörde, dessen UVP-Pflicht und auch darauf hingewiesen wurde, dass die offengelegten Planunterlagen die notwendigen Angaben zur UVP enthalten, was ausnahmslos für alle ausgelegten Erläuterungsberichte zu den Fachplanungsunterlagen in übersichtlicher Art und Weise zutrifft. Das Anhörungsverfahren entsprach damit den Anforderungen des § 18 AEG i.V.m. § 73 Abs. 3 und 4 bis 7 VwVfG (§ 9 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 1a UVPG, alt).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG (alt) ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über

die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 18 AEG verlangt insoweit nicht mehr (siehe zum wortgleichen § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5.95).

Auf der Basis der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG (alt) ist gemäß § 12 UVPG (alt) eine Bewertung vorzunehmen, die nach dieser Vorschrift in die vorliegende Planentscheidung einzubeziehen ist.

5.1 Umweltverträglichkeit

Für den Streckenabschnitt „Verlängerung der Regiobahn S 28 von Mettmann-Stadtwald nach Wuppertal-Vohwinkel“ liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 19. August 2009 (Az.: 25.17.01.02-20/1-06) vor. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Für die nunmehr beabsichtigte Maßnahme wurde im Rahmen der Planänderung 9 eine weitere UVP durchgeführt; die Auswirkungen liegen innerhalb der bisherigen und planfestgestellten Umgriffs- bzw. Eingriffsflächen.

Die Umweltaussagen, die im Rahmen der Planfeststellung getroffen wurden, bleiben grundsätzlich bestehen. Unter Berücksichtigung des bereits formulierten und planfestgestellten Maßnahmenprogramms können die prognostizierten Eingriffe in Natur und Landschaft auch weiterhin entsprechend den Gesetzesvorgaben kompensiert werden (s. auch Abschnitt II Ziffern 5.2 – 5.4).

Für keine der betroffenen planungsrelevanten Arten wird eine erhebliche nachhaltige Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen erwartet, da für alle betroffenen Arten bereits artspezifisch wirksame Vermeidungs-, Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen beschrieben wurden. Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht ausgelöst. Die bis zum Planänderungsverfahren Nr. 8 verbundenen Umweltauswirkungen wurden im Rahmen des vorliegenden LPB-Deckblattes (Anlage 12 der Planunterlagen) ermittelt und beurteilt (s. auch Abschnitt II Ziffer 5.6).

Weitere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die bei der Entscheidung zu berücksichtigen wären, bestehen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ebenfalls nicht (s. auch Abschnitt II Ziffern 6.2 – 6.4).

Daraus wird ersichtlich, dass die nunmehr beabsichtigte Planänderung innerhalb der bisherigen und planfestgestellten Umgriffs- bzw. Eingriffsflächen liegt. Eine weitergehende Umweltverträglichkeitsprüfung ist aufgrund der beantragten Maßnahme nicht erforderlich.

5.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Anlage 12)

Das geplante Vorhaben führt im Sinne des § 14 (1) BNatSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes. Betroffen ist ausschließlich das Schutzgut Pflanzen / Biotope. Die Verluste entstehen dauerhaft durch das Vorsehen eines gehölzfrei zu haltenden Streifens beidseits der Bahntrasse sowie temporär durch BE-Flächen. Weitere Konflikte können durch das Vorsehen von Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden.

Es handelt sich bei den Vermeidungsmaßnahmen im Wesentlichen um die technische und planerische Optimierung des Vorhabens, der Bauflächen sowie des Baubetriebs. So wurden als Gründung für die Oberleitungsmasten Ramppfahlgründungen bzw. Bohrpfahlgründungen mit Stahlbetonköpfen vorgesehen, die zu einem geringstmöglichen Erdaushub führen und den Baubereich im Bereich der Masten auf das geringstmögliche Maß reduzieren.

Darüber hinaus wurde die Lage der Bauflächen so gewählt, dass zum deutlich großen Teil bereits im Bestand überprägte Flächen ohne oder mit geringer Bedeutung für den Naturhaushalt genutzt werden können. Die Anzahl der Bauflächen wurde dabei auf das Mindestmaß beschränkt. Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche angrenzend an Bauflächen/Baufelder werden durch Bauzäune geschützt. Die Errichtung der Masten erfolgt schienenseits, zusätzliche Baustraßen sind nicht erforderlich.

Der Baubetrieb ist aus artenschutzrechtlicher Sicht so zu regeln, dass alle erforderlichen Rodungen außerhalb der Brutzeiten der Vögel erfolgen, d.h. im Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Zur Vermeidung von Stromtod von Vögeln durch Kurzschlüsse werden alle Oberleitungsanlagen mit Vogelschutzmaßnahme nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) gestaltet. Darüber hinaus werden zum Schutz insbesondere des Uhus auf den Mastspitzen sog. Vogelabwehrkämme angebracht, die ein Aufsitzen der Art auf den Masten verhindern. Bzgl. der Fledermäuse erfolgt eine Kontrolle der zu rodenden Bäume auf Fledermausbesatz vor der Rodung.

Bei der Durchführung aller Bautätigkeiten ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen.

Mit den vorgesehenen Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen überwiegend vermieden. Zumutbare Alternativen zum geplanten Vorhaben sind nicht gegeben, so dass es zu unvermeidbaren, mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Biotope / Pflanzen kommt. Für die Kompensation dieser verbleibenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben in Biotoptypen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, durch die eine enge räumlich-funktionale und eine gleichartige bzw.

gleichwertige Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen ermöglicht werden.

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV 2008) zugrunde gelegt. Im Ergebnis ergibt sich ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 2.328 WP. Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode der LANUV vollständig kompensiert.

Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tlw. funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.

Gesamtbeurteilung des Eingriffs

Das geplante Vorhaben führt im Sinne des § 14 (1) BNatSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes (s. Kap. 8 und 10 des LBP). Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass bzgl. des Schutzgutes Biotope Biotoptypen von mindestens mittlerer Bedeutung vom Eingriff betroffen sind. Nachfolgend werden die durch das Vorhaben entstehenden Flächenbeanspruchungen zusammenfassend dargestellt:

Versiegelung / Teilversiegelung	0 qm
Rückschnittzone / Wachstumszuschlag, Puffer um Masten	6.285 qm
BE-Flächen (temporäre Inanspruchnahme)	1.204 qm
Gesamtsumme	7.489 qm

Die reale Flächengröße der BE-Flächen beträgt 2.892 qm. Hiervon sind 1.204 qm als temporärer Eingriff eingriffsrelevant, die übrigen 1.688 qm sind bereits im Bestand versiegelt.

Die Gesamtsumme umfasst die Summe der eingriffsrelevanten Flächen, die dem LBP zur Elektrifizierung zugrunde gelegt wurden. Zusätzlich werden durch das Vorhaben Flächen beansprucht, die bereits im Bestand versiegelt sind und die als nicht eingriffsrelevant bewertet wurden. Darüber hinaus wurden sämtliche dauerhaften flächigen Eingriffe im Neubauabschnitt sowie im Ausbauabschnitt (zwischen km 16,25 und km 19,2) bzgl. der Elektrifizierung nicht als Eingriff bewertet, da sich hier die Wirkbänder der Elektrifizierung und des Neubaus bzw. Ausbaus überlagern und Doppelbilanzierungen vermieden werden.

Mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen wird der Eingriff soweit wie möglich vermieden (siehe Kap. 7 des LBP). Für die Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

- Rekultivierung / Wiederherstellung von temporär beanspruchten Biotoptypen (A 1),
- Anlage von Ruderalfluren im Bereich der Rückschnittzone (E 2),
- Anpflanzen von Gebüsch im Bereich der Zone mit Wachstumszuschlag (A 3).

Durch die geplanten Maßnahmen werden eine enge räumlich-funktionale und eine gleichartige bzw. gleichwertige Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen ermöglicht. Die nachfolgende Tabelle stellt in einer Übersicht die landschaftspflegerischen Maßnahmen zusammenfassend dar.

Flächenbilanz landschaftspflegerischer Maßnahmen

Ausgleichsmaßnahmen	4.897 qm
Ersatzmaßnahmen	2.592 qm
Gesamtsumme	7.489 qm

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV 2008) zugrunde gelegt (vgl. Kap. 10 Tab. 10-1 des LBP). Auf der Grundlage der Numerischen Bewertung sind die Biotopwertpunkte (WP) vor der Durchführung des Vorhabens mit den WP nach Durchführung der Maßnahmen gegenübergestellt worden. Im Ergebnis ergibt sich ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 2.628 WP. Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode der LANUV vollständig kompensiert.

In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde können 300 WP aus dem o.g. Wertpunkteüberschuss dem Vorhaben „Gleis 907“ (gesondertes Plangenehmigungsverfahren), bei dem ein Defizit von 300 WP entstanden ist, zugeteilt werden. Es verbleibt demnach im PFA I ein Wertpunkteüberschuss von 2.328 WP.

Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tlw. funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.

5.3 Betroffenheit von Schutzgebieten und geschützten Biotopen

5.3.1 Schutzgebiete

Im östlichen Untersuchungsgebiet bei Hahnenfurth durchschneidet das Untersuchungsgebiet das Naturschutzgebiet W-016 „Düsseltal“. Eine weitere Teilfläche dieses NSG reicht südlich der Bahntrasse westlich von Schöller ins Untersuchungsgebiet hinein. Letztere ist nicht vom Vorhaben betroffen. Im Bereich der

Querung des NSG liegen alle vorhabenbedingten Eingriffe in den Böschungsreichen der Bahntrasse, die hier auf einem Damm verläuft. Die Eingriffe ergeben sich durch die Anlage eines Sicherheitsstreifens beidseits der Bahntrasse sowie durch die Anlage von Oberleitungsmasten. Versiegelungen finden demnach nur in sehr geringem Umfang im Bereich der Maststandorte statt. Der Sicherheitsstreifen führt zur Änderung der Vegetation im Bahntrassennahbereich, der überwiegende Teil der auf den Dammböschungen stockenden Gehölze ist vom Eingriff nicht betroffen.

Des Weiteren finden sich folgende Landschaftsschutzgebiete (mit Teilflächen) innerhalb des Untersuchungsraumes:

- LSG-Nord (Daten der Stadt Wuppertal)
- LSG „Obmettmann-Erbach“ 4707-0005 (gem. LINFOS NRW)
- LSG „Mettmann Süd-Ost“ 4707-0009 (gem. LINFOS NRW)
- LSG „Gruiten Nord-Ost/Hahnenfurth“ 4708-0003 (gem. LINFOS NRW)

Die Eingriffsflächen liegen nahezu vollständig unmittelbar angrenzend an die bestehende Bahnstrecke. Die geplanten BE-Flächen, die außerhalb bereits geschotterter oder teilversiegelter Flächen liegen, werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert und in die ursprüngliche Nutzung versetzt. Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme außerhalb von bestehenden Bahnflächen findet nicht statt. Vom Eingriff betroffen ist ausschließlich das LSG-Nord im Bereich der BE-Fläche an der Fußgängerüberführung. Betroffen ist eine intensiv genutzte Ackerfläche im Randbereich des LSG, die nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt wird.

5.3.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Als gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG oder § 42 LNatSchG NRW wurden im Untersuchungsgebiet nachgewiesen:

- Ufergehölz aus heimischen Laubbaumarten (BE5)
- Röhrichtbestand (CF0)
- Nass- und Feuchtwiese (EC1)
- Nass- und Feuchtgrünlandbrache (EE3)
- naturnaher Bach (FM2)

Die genannten Biotope sind vom Eingriff nicht betroffen.

5.3.3 FFH-Lebensraumtypen

FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie (79/409/EWG) wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

5.3.4 Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler

Geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 39 Abs. 1 BNatSchG und Naturdenkmäler sind im Untersuchungsgebiet gemäß den relevanten Landschaftsplänen nicht vorhanden.

Die innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden geschützten Landschaftsbestandteile gem. § 39 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG NRW sind vom Vorhaben nicht betroffen.

5.3.5 Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete

Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, das Überschwemmungsgebiet „Südliche ungeteilte Düssel und Nebengewässer“ liegt vollständig außerhalb vom Vorhabenbereich.

5.4 Zusammenfassung der artenschutzrechtlichen Bewertung

Der vorliegende Artenschutzbeitrag dient dazu, die artenschutzrechtlichen Vorgaben auf der Ebene der Planfeststellung zur Elektrifizierung der Strecken der Regiobahn GmbH im Planänderungsabschnitt 9 (Bf Mettmann Stadtwald bis Abzw. Dornap) zu berücksichtigen.

Zunächst werden im Rahmen der Relevanzprüfung aus der Gruppe der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten die Arten ausgewählt, die im Rahmen des Artenschutzbeitrages detailliert zu betrachten sind. Für diese Arten werden nach den Vorgaben des EBA-Leitfadens Teil V (EBA 2012) Artblätter angelegt, in denen alle artrelevanten Informationen dargestellt werden. Gleichzeitig erfolgt in den Artblättern eine Prognose, ob durch das geplante Vorhaben artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten können. Der artspezifischen Prognose liegen die folgenden projektbezogenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen zugrunde:

- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (V 3_{CEF}):
 - Vermeidung einer Tötung von Vögeln durch Gehölzrodungen (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG) in der Zeit vom 01.10. bis 28.02., d.h. außerhalb der Brutzeiten der Vögel),
 - Kontrolle aller im Rahmen der Freihaltung einer Sicherheitszone und im Rahmen der Freistellung der BE-Flächen zu fällenden Bäume auf potenzielle Fledermausquartiere vor deren Rodung,
- Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) mit dem Ziel, die von den Vögeln genutzten Sitzgele

genheiten an Oberleitungsanlagen für Vögel zur Vermeidung von Kurzschlüssen ungefährlich zu gestalten (Abstand Oberleitung zu Mastspitze = 60 cm) oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen zu verhindern (Anbringen von Vogelabwehrkämmen auf den Mastspitzen bei km 17,2 bis km 21,4+47. Die vorgesehenen Vogelschutzmaßnahmen am Mastkopf sind Maßnahmen, die für Großvögel ausgelegt sind und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam sind.

Artenschutz (Anlage 11.2)

Die o.g. Vermeidungsmaßnahmen dienen auch dazu, das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden. Neben den Vermeidungsmaßnahmen sind keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich. Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geschützten Arten konstatiert werden.

Schäden an bestimmten Arten und natürlichen Lebensräumen gemäß § 19 (1) BNatSchG

Entsprechend § 19 Abs.1 BNatSchG ist eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes jeder Schaden, der erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der in § 19 Abs.2 BNatSchG genannten Lebensräume oder Arten hat. Es handelt sich bei den relevanten Arten und Lebensräumen um:

- Arten nach Artikel 4 Abs. 2 oder Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG (VS-RL),
- Arten der Anhänge II und IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL),
- Lebensräume der Arten, die in Artikel 4 Abs. 2 oder Anhang I der Richtlinie 79/409/ EWG (VS-RL) oder in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführt sind,
- die in Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) aufgeführten natürlichen Lebensräume sowie
- die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Arten gemäß Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL).

Ein Schaden im Sinne des Umweltschadensgesetzes liegt nicht vor, wenn nachteilige Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person im Zuge der Bauausführung zuvor ermittelt, von den zuständigen Behörden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 34, 35, 45 Abs. 7 oder § 67 Abs. 2 BNatSchG und nach § 15 BNatSchG genehmigt wurden oder zulässig sind.

Für die Arten gemäß Anhang IV FFH-RL sowie deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten und die Arten gemäß Art. 4 Abs. 2 und Anhang I VS-RL sowie deren Lebensräume wird in der ASP (Anlage 11.2) dargelegt, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands dieser Lebensräume oder Arten ausgeschlossen werden können.

Regelmäßige Vorkommen von nach Anhang II der FFH-RL geschützten Arten können im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Bei dem Kammmolch und der Gelbbauchunke handelt es sich um Einzeltiere unklarer, bei der Gelbbauchunke sicher allochthoner Herkunft.

Bezogen auf die Lebensraumtypen (LRT) sind keine LRT im Untersuchungsgebiet vom Vorhaben betroffen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben auf Anhang II-Arten und LRT können demnach ausgeschlossen werden.

In den Verfahrensunterlagen wurden daher die nachteiligen Umweltauswirkungen auf die in § 19 Abs. 2 BNatSchG genannten Lebensräume und Arten umfassend ermittelt, so dass die Voraussetzungen für eine Freistellung von der Umwelthaftung gemäß § 19 Abs. 1 BNatSchG gegeben sind.

6. Betroffenheit Dritter

Rechte Anderer werden nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt.

6.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

Grunderwerb und dingliche Sicherung sind in Grunderwerbsplänen und –verzeichnissen aufgeführt und als Anlage 9 den Antragsunterlagen beigelegt.

Alle zur Elektrifizierung notwendigen Anlagen werden soweit als möglich auf Grundstücken der Regiobahn GmbH geplant. Aus der Notwendigkeit, Anlagen neben den Bahngleisen zu errichten sowie Oberleitungsmasten zu führen, welche Grundstücke Dritter überspannen können oder deren Schutzstreifen Fremdgrundstücke tangieren, können Eintragungen von Grunddienstbarkeiten erforderlich werden.

Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sind nicht erforderlich, der Bau und die Baustelleneinrichtung erfolgt auf Gelände der Regiobahn GmbH.

Zur Freihaltung der Rückschnittszone, in der gem. Regelwerk keine Bäume stehen dürfen, sind teilweise dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Grundstücken Dritter für den Grünschnitt erforderlich. Die Inanspruchnahmen sind nicht vermeidbar. Lediglich die für den Grünschnitt in Anspruch zu nehmenden Flächen können im Rahmen der Ausführungsplanung noch teilweise reduziert werden (s. Abschnitt II.4.5).

Die Grundstücksinanspruchnahmen sind in den öffentlich ausgelegten Planunterlagen dargestellt. Im Rahmen einer Überprüfung im laufenden Verfahren wurde festgelegt, dass die Grundstücksinanspruchnahme reduziert werden kann. Entsprechende Regelungen wurden in den Nebenbestimmungen unter Ziffer I.1.5 dieses Beschlusses festgeschrieben. Durch die neue Festlegung reduziert sich die Inanspruchnahme und damit die Betroffenheit. Deshalb wurde auf eine erneute Offenlage geänderter Planunterlagen verzichtet.

Die verbleibenden Inanspruchnahmen sind insgesamt verhältnismäßig. Einwendungen privater Grundstückseigentümer gegen die ursprünglichen Inanspruchnahmen wurden nicht erhoben. Die Inanspruchnahmen sind im Übrigen zu entschädigen. Für Grundstücke im öffentlichen Eigentum liegen Zustimmungen vor.

6.2 Schall

Für den Neu- und Ausbau der Strecke von Bahnhof Mettmann-Stadtwald bis Wuppertal-Vohwinkel (Einschleifung S 9) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2009 berücksichtigt.

Im vorliegenden Verfahren werden in dem Streckenabschnitt ausschließlich die Elektrifizierung der Strecke und der Austausch des Wagenmaterials auf Elektrotriebwagen bewertet.

Die geplante Elektrifizierung stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, sodass hier zu prüfen ist, inwieweit, bedingt durch den erheblichen baulichen Eingriff, eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vorliegt.

Zur Prüfung der wesentlichen Änderungen wurden die Emissionen unter Berücksichtigung der jeweiligen Zugzahlen sowohl zum Prognose „Ohne Fall“ (Bestand) als auch zum Prognose „Mit Fall“ (mit Elektrifizierung und Gleisanlagenhebung) gemäß Schall 03 ermittelt. Die Zugtaktung ist in beiden Fällen gleich.

Aufgrund der Elektrifizierung werden die bislang auf der Strecke der S-Bahnlinie S 28 verkehrenden Dieseltriebwagen mit Wellenscheibenbremsen und Radscheibenbremsen durch Elektrotriebwagen mit Radscheibenbremsen ersetzt. Hierdurch ergeben sich nach Schall 03 in der Fassung von 2012 geringere längenbezogene Schalleistungspegel (Emissionen) für die Zugstrecken.

Damit ergeben sich bei Realisierung des Planvorhabens auch durchweg geringere Schallimmissionspegel an Immissionsorten entlang der Strecke als im planfestgestellten Zustand ohne Elektrifizierung.

Daher liegt für den vorliegenden Streckenabschnitt keine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vor. Es ergeben sich somit keine Anspruchsvoraussetzungen zum Schallschutz.

6.3 Erschütterungen

Für den Neu- und Ausbau der Strecke von Bahnhof Mettmann-Stadtwald bis Wuppertal-Vohwinkel (Einschleifung S 9) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse im Planfeststellungsbeschluss vom 19.08.2009 berücksichtigt.

Im vorliegenden Verfahren werden in dem Streckenabschnitt ausschließlich die Elektrifizierung der Strecke und der Austausch des Wagenmaterials auf Elektrotriebwagen bewertet.

Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen in schutzbedürftigen Nutzungen wurden mit Hilfe von an einer vergleichbaren Strecke gemessenen Erschütterungsspektren für die Güterzugvorbeifahrten und mit Hilfe der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der S-Bahnlinie S 28 an der Trasse der Regiobahn GmbH gemessenen Erschütterungsspektren für die Triebwagenvorbeifahrten überschläglich prognostiziert und mit den Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 verglichen.

Aus der Prognose ergibt sich ein Korridor von 35 m zur Gleistrasse, innerhalb derer eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, für Wohngebiete im Tages- und Nachtzeitraum nicht ausgeschlossen werden kann. Im betrachteten Planänderungsabschnitt 9 befinden sich innerhalb der Siedlung Röttgen Wohngebäude innerhalb dieses Korridors. Für die näher zur Trasse gelegenen gewerblich genutzten Bauten an der Dornaper Straße bei km 21,1 ist von einer Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Mischgebiete auszugehen.

Durch die geplante Elektrifizierung ist jedoch keine nennenswerte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu erwarten. Gegenüber der 2009 bereits planfestgestellten Situation (Verlängerung der S-Bahnlinie S 28 ohne Elektrifizierung) ergibt sich daher nur eine allenfalls marginale Veränderung der Erschütterungsimmissionen in den betrachteten Gebäuden. Durch die geplante Elektrifizierung ist keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Sinne des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts im Vergleich zur planfestgestellten Situation zu erwarten.

Den überschläglichen Prognoseberechnungen zur Folge ist mit einer Einhaltung der in Anlehnung an die 24. BImSchV formulierten Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen in den benachbarten Wohngebäuden ab einem Abstand vom 10 m zum Gleis zu rechnen.

Durch die geplante Elektrifizierung ergibt sich daher keine Veränderung der erschütterungstechnischen Untersuchung und Beurteilung, welche bereits im Rahmen der Planfeststellung der Verlängerung der S-Bahnlinie S 28 durchgeführt

worden ist. Daher ergeben sich allein durch die Elektrifizierung keine erschütterungstechnischen Betroffenheiten im betrachteten Abschnitt.

6.4 Elektromagnetische Störungen

Zur Fahrstromversorgung der Regiobahn-Infrastruktur ist vorgesehen, an die vorhandene Infrastruktur der DB AG anzuschließen. Dies betrifft die Einspeisung aus dem Schaltposten Wuppertal-Vohwinkel.

Zur Verringerung der magnetischen Feldstärke um die Oberleitung (Verbesserung der Elektromagnetischen Verträglichkeit) werden auf beiden Seiten parallel der Strecke Rückleiterseile nach Regelwerk Ril 997.0221 der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Die DB Energie wird mit dem Zellenausbau im Schaltposten Wuppertal-Vohwinkel eine Oberleitungsschutzberechnung durchführen.

Für den vorliegenden Planänderungsabschnitt 9 konnte für alle Expositionen die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkbereichen dritter Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht.

Die Überprüfung der weiterhin zu beachtenden Feldanteile von genehmigungspflichtigen Hochfrequenzanlagen zwischen 9 kHz bis 10 MHz, die eines Nachweisverfahrens zur Begrenzung elektromagnetischer Felder bedürfen, erfolgte auf Grundlage der Datenbank der Bundesnetzagentur. Mit Stand vom 20.04.2016 liegen keine Anlagen im Einflussbereich des Planfeststellungsabschnitts und somit keine zusätzlichen zu beachtenden Feldanteile vor.

Die Forderungen der 26. BImSchV 2013 bezüglich der Minimierung der elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder wurden im Rahmen der Machbarkeit in weiten Teilen des Planungsabschnittes schon angewandt. Sehr großen Einfluss hierbei hat die zweiseitige Speisung, die eine starke Unterschreitung der berechneten Felder erwarten lässt. An den vorgefundenen (nicht nur für den vorübergehenden Aufenthalt vorgesehenen Bereichen) maßgeblichen Minimierungsorten der PFA I und PFA Ia wurden keine weiteren wirtschaftlich angemessenen Minimierungspotentiale der Bahnstromoberleitungsanlage zur Minimierung der elektromagnetischen Felder gefunden.

Näheres kann aus dem EMV-Gutachten (Anlage 20.1) entnommen werden.

7. Zusammenfassung

Bei der Planänderung handelt es sich im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes um eine Änderung der bereits planfestgestellten Maßnahme vor deren

Fertigstellung. Durch die Änderung bleibt die Gesamtkonzeption des Vorhabens, insbesondere der Umfang und der Zweck des Gesamtvorhabens, unverändert.

Bei der Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist in angemessener Weise alles eingestellt worden, was aufgrund des Sachverhaltes nach dem Stand der Dinge für die Planung relevant gewesen ist. Die planerischen und betrieblichen Belange, mit denen die Maßnahme begründet wird, sind in den Planunterlagen ausführlich dargelegt worden. Das Vorhaben ist danach betrieblich sinnvoll und seine Umsetzung vernünftigerweise geboten.

Entgegenstehende bzw. beeinträchtigte öffentliche bzw. private Belange werden berücksichtigt bzw. sind unwesentlich und hinnehmbar und hinter den für die Maßnahme sprechenden betrieblichen Gründen nachrangig zu bewerten.

Dem genehmigten Vorhaben stehen private Belange nicht entgegen. Rechte Dritter werden nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt. Der Inanspruchnahme von Grundstücksteilen wurde von den Eigentümerinnen nicht widersprochen; es wurden keine Einwendungen erhoben. Außerdem werden die in Anspruch zu nehmenden Flächen im Verfahren noch reduziert. Durch die Elektrifizierung der Strecke werden negative Auswirkungen nicht erwartet. Die Auswirkungen für die Schutzgüter nach dem UVPG werden durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf ein Minimum reduziert. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick darauf, dass durch die Reduzierung der Rückschnittzone auch die Eingriffe verringert werden. Die einzelnen Maßnahmen werden durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und eine abschließende Kompensation ausgeglichen. Eine Rechtsbeeinträchtigung liegt im Ergebnis nicht vor.

Das öffentliche Interesse an einem funktionierenden umweltverträglichen SPNV-Verkehr rechtfertigt die beantragte Elektrifizierung. Zusätzliche, belastendere Auswirkungen von größerem Gewicht auf die Umgebung oder hinsichtlich der Belange Einzelner, als sie mit dem bisher planfestgestellten Vorhaben verbunden waren, können ausgeschlossen werden. Die betroffenen TÖB haben gegen die Änderung keine Bedenken.

Die Planänderung konnte somit planfestgestellt werden.

III. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,

Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster

erhoben werden.

Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich einzureichen.

Die Klage muss die Klägerin/ den Kläger, die Beklagte (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Düsseldorf, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und die Klägerin/der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt. Die Frist kann auf Antrag verlängert werden (§ 18e Abs. 5 AEG).

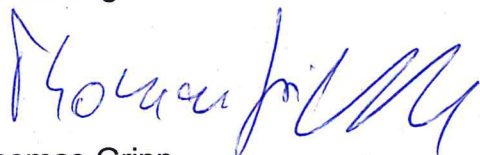
Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichtes erhoben bzw. eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortlichen Person versehen sein oder von der verantwortlichen Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer- Rechtsverkehr-Verordnung-ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Bezirksregierung Düsseldorf

Im Auftrag



Thomas Gripp