

**Bezirksregierung Düsseldorf**



**Az.: 25.17.01.02-20/1-16 (Ic)**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

**für die Verlängerung des Gleise 915 im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth  
und die Verlegung der Speiseleitung zwischen Bahnhof Wuppertal-  
Vohwinkel und Bahnhof Dornap-Hahnenfurth**

**(Planfeststellungsabschnitt – PFA Ic)**

**im Rahmen der Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur S 28  
(Strecke 2423 Düsseldorf-Gerresheim – Dornap-Hahnenfurth  
Strecke 2723 Wuppertal-Vohwinkel – Essen-Kupferdreh  
Strecke 2550 Aachen – Kassel)**

Düsseldorf, den 17.08.2020

# Übersichtslageplan



## Inhaltsverzeichnis

Seite

Übersichtslageplan .....	2
Inhaltsverzeichnis .....	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis .....	9
A. Entscheidung .....	10
1. Feststellung des Planes .....	10
2. Verzicht auf einen Erörterungstermin .....	10
3. Landschaftsrechtliche Befreiungen .....	11
4. Festgestellte Planunterlagen .....	11
4.1 Planunterlagen aus der Offenlage .....	11
4.2 Deckblattunterlagen .....	13
4.3 Sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen .....	14
5. Nebenbestimmungen .....	14
5.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise .....	14
5.2 Festsetzung der Rückschnittzone .....	15
5.3 Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen .....	16
5.4 Wasserwirtschaft .....	22
5.4.1 Wasserrechtliche Genehmigung .....	22
5.5 Natur- und Landschaftsschutz .....	28
5.6 Kampfmittelangelegenheiten .....	33
5.7 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum .....	34
5.8 Arbeitsschutz .....	34
5.9 Ver- und Entsorgungsanlagen .....	35
5.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse .....	36
6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen .....	38
6.1 Entscheidung über Einwendungen .....	38
6.2 Berücksichtigte Stellungnahmen .....	38
B. Begründung .....	39
1. Das Vorhaben .....	39
2. Vorgängige Verfahren .....	40
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	40
3.1 Einleitung des Verfahrens .....	40
3.2 Auslegung der Planunterlagen .....	41
3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange .....	42

3.4	Deckblatt .....	43
3.5	Erörterungstermin.....	43
3.6	Festsetzung der Rückschnittzone .....	44
4.	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	46
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung .....	47
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde .....	47
4.3	Anhörungsverfahren.....	47
4.4	Umfang der Planfeststellung .....	48
5.	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	49
5.1	Beschreibung der Umwelt .....	52
5.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	53
5.2.1	Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	54
5.2.2	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.....	61
5.2.2.1	Schutzgut Pflanzen .....	62
5.2.2.2	Schutzgut Tiere .....	65
5.2.3	Artenschutz .....	67
5.2.4	Schutzgut Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer .....	70
5.2.4.1	Schutzgut Boden.....	70
5.2.4.2	Grundwasser.....	71
5.2.4.3	Oberflächengewässer .....	72
5.2.5	Schutzgüter Luft / Klima und Landschaftsbild.....	73
5.2.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	74
5.2.7	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	76
5.2.8	Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete .....	77
5.3	Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG.....	78
5.3.1	Schutzgut Menschen einschließlich menschliche Gesundheit .....	79
5.3.2	Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschließlich biologische Vielfalt	81
5.3.3	Artenschutz .....	82
5.3.4	Schutzgut Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer .....	83
5.3.5	Schutzgüter Luft / Klima, Landschaftsbild.....	84
5.3.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	85
5.3.7	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	85
5.3.8	Alternativen .....	85
5.4	Zusammenfassung.....	87
6.	Materiell-rechtliche Bewertung.....	88

6.1	Planrechtfertigung .....	88
6.2	Planungsleitsätze .....	91
6.3	Abwägung .....	91
6.3.1	Grundsätzliches zur Abwägung .....	91
6.3.2	Verkehrliche Belange .....	93
6.3.3	Planungsvarianten.....	93
6.3.4	Immissionsschutz .....	94
6.3.4.1	Lärmschutz.....	94
6.3.4.2	Luftschadstoffe.....	107
6.3.4.3	Erschütterungen, sekundärer Luftschall.....	108
6.3.4.4	Bauimmissionen und sonstige Auswirkungen der Bauphase .....	113
6.3.5	Gewässerschutz.....	113
6.3.5.1	Oberflächengewässer .....	114
6.3.5.2	Grundwasser.....	116
6.3.5.3	Stellungnahmen zum Gewässerschutz.....	117
6.3.6	Bodenschutz.....	118
6.3.6.1	Stellungnahmen zum Bodenschutz.....	119
6.3.7	Naturschutz und Landschaftspflege .....	121
6.3.7.1	Rechtsgrundlagen .....	123
6.3.7.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	124
6.3.7.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen .....	125
6.3.7.4	Beschreibung der Beeinträchtigungen .....	129
6.3.7.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	132
6.3.7.6	Stellungnahmen zu Natur und Landschaft .....	136
6.3.8	Artenschutz .....	139
6.3.8.1	Rechtsgrundlagen .....	140
6.3.8.2	Prüfmethodik.....	142
6.3.8.3	Bestandserfassung .....	144
6.3.8.4	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen.....	157
6.3.8.5	Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung .....	159
6.3.8.6	Stellungnahmen zum Artenschutz.....	159
6.3.9	Schutzgebiete und geschützte Biotop e .....	161
6.3.10	Denkmalpflegerische Belange.....	162
6.3.11	Stellungnahmen der TÖB und Vereinigungen .....	163
6.3.12	Private Belange .....	173

6.3.12.1	Gesundheit.....	174
6.3.12.2	Eigentum.....	174
6.3.12.3	Inanspruchnahme von Grundstücken .....	176
6.3.12.4	Grundstücke der Stadt Wuppertal.....	177
6.3.12.5	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren .....	178
6.4	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten .....	179
7.	Abschließende Bewertung .....	180
C.	Hinweise.....	182
1.	Entschädigungsverfahren .....	182
2.	Auslegung des Planes und Rechtswirkungen.....	183
D.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	184

## Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
BaustellV	Baustellenverordnung
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
26. BImSchV	Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates v. 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen

FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
IGW	Immissionsgrenzwert
IO	Immissionsort
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landes-Bodenschutzgesetz NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturchutzgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, Ausgabe 1999, ARS Nr. 20/1999 des BMVBW v. 20.9.1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 - (VkB1. 1999, S 694)
Ril 882	Deutsche Bahn AG – Richtlinien der Modulgruppe 882 – Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle



RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990, ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr v. 10.4.1990 - StB 11/14.86.22- 01/25 Va 90 - (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 v. 25.4.1991 - StB 11/26/14.86.22-01/27 - Va 91 - (VkBl. 1991 S. 480)
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
VGH	Verwaltungsgerichtshof
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates v. 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

## **A. Entscheidung**

### **1. Feststellung des Planes**

Der von der Regiobahn GmbH aufgestellte Plan für die Verlängerung des Gleises 915 im (Bf) Dornap-Hahnenfurth und die Verlegung der Speiseleitung vom Bahnhof (Bf) Wuppertal-Vohwinkel bis Bahnhof (Bf) Dornap-Hahnenfurth im Rahmen der Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur (S 28) wird gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2020 (BGBl. I S. 501) in Verbindung mit §§ 73 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 12.11.1999 (GV NRW 1999, S. 602) – jeweils in der zurzeit gültigen Fassung – von der Bezirksregierung Düsseldorf einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal nach der Maßgabe dieses Beschlusses festgestellt.

Das Bauvorhaben ist darüber hinaus – einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen – im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange zulässig. Die Planfeststellung ersetzt alle anderen behördlichen Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Ausnahmegenehmigungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG) und regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen.

Das Vorhaben ist entsprechend den Planunterlagen (einschließlich Landschaftspflegerischem Begleitplan) in der Fassung des Deckblattes auszuführen.

### **2. Verzicht auf einen Erörterungstermin**

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wird nach § 18a Ziffer 1 AEG verzichtet (s.a. Abschnitt B Ziffer 3.5)

### 3. Landschaftsrechtliche Befreiungen

Das Vorhaben liegt im Teilabschnitt zwischen Brücke „Am Sandfeld“ und der Brücke „Bahnstraße“ im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Wuppertal vom 29.03.2005. Im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal wird nach § 67 BNatSchG in Verbindung mit § 75 LNatSchG die Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplanes erteilt. Die Befreiung bezieht sich auf die Ertüchtigung und den Neubau des Gleises 915 einschließlich dessen Beleuchtung sowie für die Baumaßnahmen an der Trasse der S 9 bis zur Brücke „Bahnstraße“.

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

### 4. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende mit Prüf- und Sichtvermerken der Bezirksregierung Düsseldorf und der Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln, versehene Unterlagen:

#### 4.1 Planunterlagen aus der Offenlage

Planunterlagen vom 04.04.2018, die in der Zeit vom 02.05.2018 bis zum 01.06.2018 in der Stadt Wuppertal öffentlich ausgelegt haben.

Ordner 1

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	27.03.2018	Text
2	Übersichtskarte	2.1	29.03.2018	100.000
3	Übersichtsplan	2.2	29.03.2018	25.000
4	Übersichtslageplan	3.1	29.03.2018	5.000
5	Schematischer Signallageplan (nur zur Information)	3.2	29.03.2018	ohne

6	Übersichtsplan Oberleitung	3.3	29.03.2018	ohne
7	Lagepläne Gewerke	4.1-4.5	29.03.2018	1.000
8	Querprofile A-A bis D-D	5.1-5.4	29.03.2018	100
9	Höhenplan Gleis 915	6.1	29.03.2018	1.000/100
10	Neubau Durchlass Bellenbuschbach	7.1	29.03.2018	1.000/100 /50
11	Höhenprofil Bf Wuppertal-Vohwinkel	8.1	29.03.2018	250
12	Leitungsbestandspläne 01-05	9.1-9.5	29.03.2018	1.000
13	Bauwerksverzeichnis	10	27.03.2018	Text

## Ordner 2

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
14	Baustelleneinrichtungspläne 01/02	11.1 - 11.2	29.03.2018	1.000
15	Grunderwerbspläne 01-04	12.1 – 12.4	29.03.2018	1.000
16	Grunderwerbsverzeichnis	13	29.03.2018	Text
17	Erläuterungsbericht zur wasserrechtlichen Unterlage	14	27.03.2018	Text
18	Umweltverträglichkeitsstudie			
	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung (§ 6 UVPG)	15.1	27.03.2018	Text
	Umwelterklärung	15.2	27.03.2018	Text
19	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
	Landschaftspflegerischer Begleitplan	16.1	27.03.2018	Text
	Bestands- und Konfliktpläne (Legende, Pläne 1 und 2)	16.2.0 – 16.2.2	29.03.2018	2.000
	Maßnahmenpläne (Legende, Pläne 1 bis 5)	16.3.0 – 16.3.5	29.03.2018	1.000
20	Artenschutzprüfung	17	27.03.2018	Text

21	Schallschutztechnische- und Erschütterungstechnische Untersuchung	19	23.03.2018	Text
22	EMV-Gutachten	20	27.10.2016	Text

## 4.2 Deckblattunterlagen

Deckblattunterlagen vom 31.07.2018

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	29.07.2019	Text
2	Übersichtslageplan	3.1	15.11.2018	5.000
3	Lageplan 02 + 03	4.2/4.3	23.07.2019	1.000
4	Querprofile B-B, C-C	5.2/5.3	23.07.2019	100
5	Neubau Durchlass Bellenbuschbach	7.1	23.07.2019	1.000/100 /50
6	Bauwerksverzeichnis	10	15.11.2018	Text
7	Baustelleneinrichtungsplan 02	11.2	23.07.2019	1.000
8	Grunderwerbspläne 01 bis 04	12.1 – 12.4	23.07.2019	1.000
9	Grunderwerbsverzeichnis	13		Text
10	Umweltverträglichkeitsstudie			
	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung (§ 6 UVPG)	15.1	29.07.2018	Text
	Umwelterklärung	15.2	15.11.2018	Text
11	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
	Landschaftspflegerischer Begleitplan	16.1	29.07.2019	Text
	Bestands- und Konfliktpläne (Legende, Pläne 1 und 2)	16.2.0 – 16.2.2	29.03.2019	2.000
	Maßnahmenpläne (Legende, Pläne 2 bis 3)	16.3.0/ 16.3.2 – 16.3.3	30.07.2019	1.000
12	Artenschutzprüfung	17	29.07.2019	Text

### 4.3 Sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen

Ifd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Grunderwerbsverzeichnis	12	06.08.2020	ohne
2	Grunderwerbsplan	13	06.08.2020	1.000

## 5. Nebenbestimmungen

### 5.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

5.1.1 Im Falle einer Änderung oder Abweichung des Vorhabens gegenüber den planfestgestellten Unterlagen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Unterlagen zur Entscheidung vorzulegen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde und den in diesem Beschluss gesondert aufgeführten Stellen schriftlich mitzuteilen.

5.1.2 Alle von der Vorhabenträgerin im Zuge des Anhörungsverfahrens getätigten und in ihren Stellungnahmen festgehaltenen Zusagen sind umzusetzen.

5.1.3 Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Maßnahme mit den betroffenen Trägern von Versorgungseinrichtungen und Leitungen (Auflistung siehe Abschnitt B Ziffer 6.3.11), insbesondere hinsichtlich der Verlegung oder Sicherung von Leitungen, von anderen Einrichtungen oder wegen sonstiger Arbeiten hieran abzustimmen. Der Baubeginn ist den betroffenen Trägern rechtzeitig bekanntzugeben.

Die in den vorgelegten Stellungnahmen der Versorgungs- und Leitungsträger genannten Anforderungen und Hinweise sind dabei zu beachten.

5.1.4 Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen enthalten, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.

- 5.1.5 Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Finanzierungs- bzw. Förderfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Eine Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens oder einzelner Maßnahmen kann aus diesem Beschluss nicht abgeleitet werden.
- 5.1.6 Im Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt. Über etwaige Entschädigungsansprüche ist in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, soweit eine freihändige Übereinkunft zwischen der Vorhabenträgerin und den Anspruchsberechtigten nicht zu erzielen ist (siehe auch Abschnitt C Ziffer 1).
- 5.1.7 Hinweis zu Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 18c Ziffer 1 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

## 5.2 Festsetzung der Rückschnittszone

- 5.2.1 Die in den Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Flächen für eine Rückschnittszone mit Wachstumzuschlag (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 Rückschnittszone einschließlich des Wachstumzuschlags wird gem. Ril 882.0001 der Deutschen Bahn AG festgesetzt auf beidseitig 6 m ab Gleismitte des äußeren Gleises.

Bei Oberleitungsmasten wird die Rückschnittszone auf 3,50 m ab Masthinterkante im Umkreis um den Mast festgesetzt.

Bei Rückleiterseilen wird die Rückschnittszone auf 3,50 m im Umkreis um das Rückleiterseil festgesetzt.

Im Bereich der Speiseleitung beträgt die Rückschnittszone unverändert 6 m im Umkreis um die Speiseleitung.

- 5.2.2 Die aufgrund von NB 5.2.1 geänderten Rückschnittszonen 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 Rückschnittszonen zu informieren.

Die entsprechend geänderten Grunderwerbsverzeichnisse und –pläne mit Stand vom 06.08.2020 wurden als ergänzende Unterlagen vorgelegt (Abschnitt A Ziffer 4.3 – Ergänzende Unterlagen vom 06.08.2020).

- 5.2.3 Die geänderten Rückschnittszonen sind bei der landschaftsrechtlichen Ausführungsplanung zu berücksichtigen und die diesbezüglich veränderten landschaftsrechtlichen Eingriffe mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Die geänderten Eingriffe sind bei der erforderlichen Nachbilanzierung des Kompensationsumfangs zu berücksichtigen (s. auch NB 5.5.1.15).

- 5.2.4 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.

### **5.3 Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen**

#### **5.3.1 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln**

- 5.3.1.1 Bei der Herstellung der Erdungen der neuen Oberleitungsanlagen entlang der Strecke 2723 ist die „Arbeitsanweisung zur Herstellung von Bohrungen und Beseitigung unsachgemäß hergestellter Bohrungen in Schienen“ Ril 824.5501Z01 einzuhalten.



5.3.1.2 Für alle mitgenutzten Masten der DB Netz AG sind aktuelle Standsicherheitsnachweise und die statischen Nachweise für die Mehrbelastungen zu führen. Die Instandhaltung der mitgenutzten Infrastruktur ist entsprechend zu koordinieren.

### 5.3.2 Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV NRW)

5.3.2.1 Bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung sind die anerkannten Regeln der Technik sowie insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung zu beachten:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439)
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO vom 08.05.1967, BGBl. S. 1563)
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang (Obri-NE und Az Obri-NE)
- Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ der Deutschen Bahn AG (Stand: 01.07.2019)
- 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
- 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“

5.3.2.2 Auf die Beachtung insbesondere der folgenden berufsgenossenschaftlichen Vorschriften für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (DGUV) während der Bauausführung wird hingewiesen:

- DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“
- DGUV Vorschrift 73 „Schienenbahnen“
- DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“

5.3.2.3 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 bekannt zu geben.

5.3.2.4 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.

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

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

sind der Landeseisenbahnverwaltung NRW (LEV NRW) vor Baubeginn zur Stellungnahme vorzulegen.

Etwaige weitere Auflagen bleiben der LEV NRW im Rahmen der Einsichtnahme in die v. g. Ausführungsunterlagen vorbehalten (§ 5a AEG).

5.3.2.6 Die unter Punkt 5.3.2.5 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 (LEV NRW) rechtzeitig mitzuteilen, um eine stichprobenartige Beteiligung der LEV NRW an den Abnahmeprozessen zu ermöglichen.

5.3.2.7 Die Errichtung des Durchlasses (DN 1200) „Bellenbuschbach“ in km 21,080 der Strecke 2423 darf nur nach Ausführungsunterlagen (Zeichnungen mit zugehöriger statischer Berechnung der Standsicherheit des Bauwerks einschl. dessen Gründung und Erdung) erfolgen, die von einem zugelassenen Prüfingenieur für Baustatik geprüft worden sind.

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

Nach Fertigstellung des Durchlasses 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 Prüfer für Baustatik).

Hinweis:

Durchgeführte Bodenverbesserungen im Bereich des Durchlasses sind gutachterlich zu begleiten zu dokumentieren.

5.3.2.8 Vor Einbau des Gleisabschlusses des Gleises 915 ist dessen Eignung (z. B. rechnerischer Nachweis der ausreichenden Bremsarbeit bei einem Bremsprellbock) der Landeseisenbahnverwaltung NRW nachzuweisen.

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

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

5.3.2.11 Allgemeine Hinweise:

A Ausführungsplanung und Bau der elektrischen Anlagen für den Bahnstrom:

A.1 Der LEV NRW 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
- Abspannprotokolle erdverlegter Speisekabel
- (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 DB Netz 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 Für die Nutzung von Bestandsmasten mit zusätzlichen Anlagen für den Bahnstrom (z. B. Speiseleitung) ist deren Standsicherheit, unter Berücksichtigung des Zustandes der jeweiligen Masten, nachzuweisen.
- A.9 Auf die „Arbeitsanweisung zur Herstellung von Bohrungen und Beseitigung unsachgemäß hergestellter Bohrungen in Schienen“ Richtlinie 824.5501Z01 der DB Netz AG wird hingewiesen.
- B. Mit der Stadt Wuppertal sind nachweislich Vereinbarungen zur Demontage der Gleisfeldbeleuchtung entlang des Gleises 915 zu treffen.

C. Der Baubeginn ist der Landeseisenbahnverwaltung NRW informell formlos anzuzeigen.

### 5.3.3 DB Immobilien AG

5.3.3.1 Die Inanspruchnahme von Infrastruktur und Flächen der DB AG und Ihrer Konzernunternehmen bedarf der vorherigen Zustimmung. Erst nach Vorlage aller relevanten Unterlagen kann hierzu eine Prüfung erfolgen. Bei Zustimmung ist der Abschluss entsprechender Vereinbarungen erforderlich.

5.3.3.2 Die Planung muss so gestaltet sein, dass eine vollumfängliche gefahrenfreie Nutzung des Empfangsgebäudes des Bf Wuppertal-Vohwinkel gewährleistet ist.

5.3.3.3 Bei der Planung der neuen OL-Masten ist darauf zu achten, dass die Signal-sicht nicht eingeschränkt wird.

5.3.3.4 OL-Maste, die im Zuge der Elektrifizierung zurückgebaut werden, sind vollständig inkl. Fundament zu beseitigen, ferner ist auf die vorhandene TE zu achten.

5.3.3.5 Die aktuellen, anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

## 5.4 **Wasserwirtschaft**

### 5.4.1 **Wasserrechtliche Genehmigung**

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird im Benehmen mit der Stadt Wuppertal (Untere Wasserbehörde – UWB) zur Einhaltung der wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Planungsgrundsätze / Bewirtschaftungsziele und aufgrund teils dauerhafter und temporärer Eingriffe in die Gewässer „Gausbach“, „Gausbachgraben“ und „Bellenbuschbach“ während des gewässerbegleitenden Ausbaus die wasserrechtliche Genehmigung erteilt.

Die nachstehenden Nebenbestimmungen und Hinweise sind zu beachten und umzusetzen:

### Nebenbestimmungen:

- 5.4.1.1 Sämtliche Maßnahmen, die in und am Gewässer durchgeführt werden, sind durch eine ökologische Baubegleitung zu begleiten und zu dokumentieren. Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist es, während der Bauarbeiten die Einhaltung der wasserrechtlichen und -wirtschaftlichen Planungsgrundsätze / Bewirtschaftungsziele zu überwachen und geeignete Maßnahmen zum Schutz der Gewässer während des gewässerbegleitenden Ausbaus abzustimmen und für deren Umsetzung und Einhaltung zu sorgen. Bei Abstimmungsbedarf nimmt federführend die ökologische Baubegleitung Kontakt zu den zuständigen Behördenvertretern und/oder dem zuständigen Wasserverband auf. Die Abschlussdokumentation der ökologischen Baubegleitung ist der Unteren Wasserbehörde nach Abschluss der Arbeiten unaufgefordert schriftlich zuzusenden.
- 5.4.1.2 Um eine Beeinträchtigung der Gewässer auszuschließen, sind folgende Planungsgrundsätze zu beachten:
- a. Die erdverlegte Speiseleitung einschließlich Graben ist mit größtmöglichem horizontalen Abstand zu den seitlich liegenden Gewässern zu verlegen. Hierbei sollte ein Mindestabstand von 1 m ab Böschungsoberkante der Gewässer nicht unterschritten werden.
  - b. Die erdverlegte Speiseleitung einschließlich Graben darf ohne weitere Sicherungsmaßnahmen nicht bis unter die Gewässersohlen reichen, wenn hierdurch die Gefahr des „Wasserentzugs“ für die Gewässer besteht.
  - c. Eine Drainagewirkung der Leitungsgräben ist grundsätzlich durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Einbau von Tonriegeln) zu unterbinden.
  - d. Die Anlagen sind nach den einschlägigen Bestimmungen, insbesondere den DIN Vorschriften, den ATV-Arbeitsblättern sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, betreiben und unterhalten.
  - e. Der Gewässerdurchlass Bellenbuschbach ist statisch auf die maximal zu erwartenden Verkehrslasten auszulegen. Er ist mit Übertiefe zu verlegen, so dass sich eine natürliche Sohle im Durchlass ausbilden kann. Die Ge-

wässerkreuzung ist gut sichtbar und dauerhaft auf beiden Seiten des Gewässers zu kennzeichnen, z.B. durch Markierungspfähle, -steine oder Hinweisschilder.

5.4.1.3 Der Beginn sowie die Beendigung der Baumaßnahme sind der Stadt Wuppertal, Ressort Umweltschutz, Geschäftsteam 106.29 - Untere Wasserbehörde - (Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal) binnen zwei Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

Mit der Baubeginn-Anzeige sind der Unteren Wasserbehörde folgende Angaben / Unterlagen schriftlich zur Verfügung zu stellen:

- a. ein Bauablaufplan / Bauzeitenplan;
- b. ein Ausführungsplan mit Darstellung der Baustelleneinrichtung und Materiallagerung;
- c. Darstellung und Beschreibung von ggfs. zusätzlich erforderlichen Sicherungsmaßnahmen am Gewässer, die zum Zeitpunkt der Trägerbeteiligung nicht bekannt waren;
- d. Benennung der für die Baumaßnahme verantwortlichen Personen seitens des Auftraggebers und Auftragnehmers mit Angabe von Telefonnummern;
- e. Benennung einer Person inklusive Ruf-Nr., die zu jeder Zeit erreichbar ist und im Notfall weitergehende Maßnahmen veranlassen kann.

5.4.1.4 Während der Bauzeit ist der ungehinderte Abfluss der Gewässer zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Feiertagen, zu gewährleisten. Die Aufsichtspflicht obliegt dem Antragsteller.

5.4.1.5 Um dafür zu sorgen, dass keine Aushubböden, Baumaterialien oder sonstige wassergefährdenden Stoffe in das Gewässer gelangen, sind während der Bauarbeiten alle Tätigkeiten so zu verrichten und alle Maschinen, Geräte und Fahrzeuge so zu betreiben, dass alle nach dem Stand der Technik vermeidbaren Gewässerbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden. Hierzu sind / dürfen u.a.:



- a. ständig Ölsperren bzw. Ölbindemittel vorzuhalten. Die Menge muss ausreichen, das auf der Baustelle lagernde Mineralöl oder deren Produkte sicher zu binden. Die Präparate müssen auch an der Wasseroberfläche wirksam sein.
- b. Maschinen und Fahrzeuge, die im Bereich eines Gewässers eingesetzt werden, nur mit biologisch abbaubaren Ölen als Hydrauliköl zu betreiben.
- c. sämtliche Geräte vor ihrem erstmaligen Gebrauch und regelmäßig während der gesamten Bauzeit auf Dichtigkeit hinsichtlich Öl- und Treibstoffverluste zu überprüfen.
- d. im Bereich eines Gewässers sowie seiner Ufer, Vorländer und Randstreifen (je Seite mindestens 3 – 5 m breiter Schutzstreifen ab Böschungsoberkante eines Gewässers) keine Baumaterialien, Baumaschinen, Aushubböden, Bauschutt etc. gelagert werden oder eine Baustelleneinrichtung erfolgen.
- e. Gefahrenstoffe in einem ausreichenden Sicherheitsabstand (> 15 m) zu einem Gewässer zu lagern.

5.4.1.6 Gelangen trotz aller anzuwendender Sorgfalt nicht nur unerhebliche Mengen an wassergefährdenden Stoffen in das Gewässer bzw. Grundwasser, so ist die Dienststelle des Umweltalarms der Stadt Wuppertal, Tel.: 0202/563-5019 oder -5475, oder nach Dienstschluss die Leitstelle der Feuerwehr, Tel.: 563-1111 oder 112, umgehend zu benachrichtigen. Diese informiert dann den zuständigen Mitarbeiter des städtischen Umweltalarms.

5.4.1.7 Schäden, die infolge der Baumaßnahme an dem Gewässer verursacht werden, sind unaufgefordert, unverzüglich und schriftlich der Unteren Wasserbehörde und dem Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) mitzuteilen und in Absprache mit diesen auf eigene Kosten zu beseitigen. Die Beweislast liegt beim Antragsteller.

5.4.1.8 Vorhandener Ufer- und Randstreifenbewuchs darf nicht beseitigt, beschädigt oder anderweitig beeinträchtigt werden. Sollte ein Eingriff in den Randstreifenbereich nicht zu umgehen sein, so ist eine entsprechende Ausgleichsbepflanzung in Absprache mit dem BRW vorzunehmen.

5.4.1.9 Nach Beendigung der Arbeiten sind betroffene Gewässerabschnitte einschließlich ihrer Ufer ordnungsgemäß wiederherzustellen, Flurschäden zu beseitigen sowie Baustoffe und andere Fremdmaterialien zu entfernen.

5.4.1.10 Nach Abschluss der Baumaßnahme sind der Unteren Wasserbehörde folgende Unterlagen unaufgefordert schriftlich zur Verfügung zu stellen:

- a. Bestandsunterlagen (Lageplan und Schnitt) der neuen Gewässerkreuzung, aus denen die endgültige Lage der technischen Anlage in Bezug zum Gewässer mit Angabe der Koordinaten (Gauß-Krüger oder UTM-Koordinaten) und Höhen (Höhenlage in m NHN) eindeutig hervorgeht und
- b. eine Foto-Dokumentation mit Darstellung der Kennzeichnung der Gewässerkreuzung.

Hinweise:

5.4.1.11 Die Planfeststellung entfaltet hinsichtlich der formellen Regelungen eine Konzentrationswirkung. Mit den Zustimmungen des zuständigen Wasserverbandes (Bergisch-Rheinischer Wasserverband – BRW) und der zuständigen Unteren Wasserbehörde (UWB Stadt Wuppertal) zum Planfeststellungsverfahren erfolgt formell auch deren Zustimmung zur Errichtung der o.g. Anlagen im Sinne des § 36 WHG. Mit dem Planfeststellungsbeschluss gilt die wasserrechtliche Genehmigung nach § 22 LWG NW als erteilt. Die materielle Zuständigkeit verbleibt bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde (UWB Stadt Wuppertal).

5.4.1.12 Die Unterhaltung einer Anlage nach § 36 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) obliegt gemäß § 23 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NW) dem Eigentümer und Besitzer der Anlage.

5.4.1.13 Gemäß § 22 LWG NW bedürfen die wesentliche Veränderung oder Beseitigung von Anlagen im Sinne von § 36 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) unbenommen des Planfeststellungsbeschlusses einer neuen Genehmigung.

- 5.4.1.14 Auf die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung, die Bewirtschaftungsziele und auf das Reinhaltungsgebot für oberirdische Gewässer gemäß §§ 6, 27 und 32 WHG wird hingewiesen.
- 5.4.1.15 Die Genehmigung befreit nicht von der Haftung nach § 89 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) - "Haftung für Änderung der Beschaffenheit des Wassers".
- 5.4.1.16 Auf die Bußgeldbestimmungen nach § 123 LWG und § 103 WHG sowie auf die Straftatbestände der §§ 324 – 330 d des Strafgesetzbuches wird hingewiesen.

#### 5.4.2 Nebenbestimmungen des BRW

- 5.4.2.1 Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme im Gewässerbereich ist der BRW unter der E-Mail-Adresse Astrid.Schaefer@BRW-Haan.de über eine Baubeginn-Anzeige zu informieren. Ansprechpartner hierfür ist Frau Schäfer unter der Telefon-Nr.: 02104 / 69 13-205 bzw. 0151 / 580 39 665. Die für die Baumaßnahme verantwortlichen Personen seitens des Auftraggebers und Auftragnehmers sind in einem Alarmplan mit Angabe von Telefonnummern zu benennen. Es ist eine Notfall-Nummer anzugeben, die auch außerhalb der Dienstzeit erreichbar ist. Der Alarmplan ist als Blankett beim BRW anzufordern.
- 5.4.2.2 Während der Bauzeit muss der ordnungsgemäße Abfluss des Gewässers, hier insbesondere auch des Hochwassers, stets gewährleistet sein. Das Gewässerprofil oder die Gewässerverrohrung ist zu jeder Zeit auch an Sonn- und Feiertagen freizuhalten. Die Aufsichtspflicht obliegt dem Rechtsinhaber.
- 5.4.2.3 Der Bauablauf in Bezug auf das Gewässer und der ggf. erforderlichen Sicherungsmaßnahmen (insbesondere Wasserhaltung) ist mit dem BRW rechtzeitig vor Baubeginn im Detail abzustimmen. Durch den Genehmigungsinhaber ist zu Baubeginn zu einer örtlichen Startbesprechung mit der UWB und dem BRW einzuladen.
- 5.4.2.4 Die Arbeiten sind abhängig von der Wetterlage bei Niedrigwasser des Gewässers durchzuführen.

- 5.4.2.5 Während der Arbeiten ist dafür zu sorgen, dass keine Baumaterialien oder sonstige wasser- und bodengefährdenden Stoffe in das Gewässer bzw. den Boden gelangen. Gefahrenstoffe sind in einem Abstand von mind. 15 m zum Gewässer zu lagern.
- 5.4.2.6 Die Uferrandstreifen bzw. -böschungen dürfen nicht zur Lagerung von Baumaterialien, Bauhilfsstoffen, Baugeräten sowie Bodenaushub benutzt werden. Der Bewuchs darf nicht beschädigt oder beseitigt werden. Sollte ein Eingriff in den Randstreifenbereich nicht zu umgehen sein, ist eine entsprechende Ausgleichspflanzung in Abstimmung mit dem BRW vorzunehmen.
- 5.4.2.7 Vor Baubeginn und nach Bauende ist vom Antragsteller eine Beweissicherung der baulichen Anlage mittels fotografischer Aufnahmen durchzuführen.
- 5.4.2.8 Alle im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im und am Gewässer sowie der im Bereich der Maßnahme befindlichen baulichen Anlagen entstehenden Schäden oder Folgeschäden sind vom Rechtsinhaber im Einvernehmen mit dem BRW unverzüglich und auf seine Kosten zu beheben.
- 5.4.2.9 Die Beweislast liegt beim Rechtsinhaber / Antragsteller.
- 5.4.2.10 Das Bauende ist dem BRW schriftlich mitzuteilen.
- 5.4.2.11 Nach Abschluss der Baumaßnahme, jedoch spätestens zur Endabnahme, ist dem BRW in zweifacher Ausfertigung ein Bestandsplan der baulichen Anlage als Lageplan mit dazugehörigen Schnitten mit Angabe der Gauß-Krüger-Koordinaten und NN-Höhen zu übergeben, nach Möglichkeit sind die Daten auch digital im pdf-Format zu übergeben.
- 5.4.2.12 Nach Abschluss der Arbeiten ist der BRW an der Abnahme zu beteiligen.

## **5.5 Natur- und Landschaftsschutz**

### **5.5.1 Nebenbestimmungen / Hinweise der Höheren Naturschutzbehörde (HNB)**

- 5.5.1.1 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 landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) 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.

- 5.5.1.2 Die im LBP und im AFB dargestellten Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind in der genehmigten Fassung entsprechend durchzuführen. Abweichungen sind nur insoweit zulässig, wie sie durch nachfolgende Nebenbestimmungen festgelegt werden.
- 5.5.1.3 Die nach dem LBP und dem AFB sowie in den Nebenbestimmungen maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen und Leistungsverzeichnisse bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen. Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten Arten vorliegen, z.B. durch die ökologische Baubegleitung, so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.
- 5.5.1.4 Vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HNB sowie der UNB der Stadt Wuppertal schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Kontaktdaten mitzuteilen.
- 5.5.1.5 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HNB sowie der UNB der Stadt Wuppertal umgehend schriftlich mitzuteilen. Die HNB ist in den Verteiler der Baubesprechungsprotokolle aufzunehmen.
- 5.5.1.6 Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklungen (u.a. Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) haben in der Abgrenzung

der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Abweichungen von dem Planfeststellungsbeschluss sind rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Nebenbestimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft ausgelöst werden.

- 5.5.1.7 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß RAS-LP4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18320, DIN 18916, DIN 18917, DIN 18918 und DIN 18919 in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten.
- 5.5.1.8 Der Oberboden ist nach DIN 18915 (Bodenarbeiten) aufzunehmen und auf Mieten zu setzen. Sofern während der Baumaßnahme Bodenaushub anfällt, der nicht zum Einbau im Eingriffsbereich vor Ort oder einer anderen Verwendung zugeführt werden kann, ist dieser ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 5.5.1.9 Um die Zerstörung von Brutstätten auszuschließen (§ 44 Abs. 1 BNatSchG), sind unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände nur innerhalb des Zeitraumes vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar durchzuführen. Außerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig, wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt und Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.
- 5.5.1.10 Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten oder bedeutsamen Rote-Liste-Arten vorliegen (z.B. durch die ökologische Baubegleitung), so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.
- 5.5.1.11 Wenn der Einsatz einer Drohne (z.B. zur Bauüberwachung oder zum Aufmaß) beabsichtigt ist, ist ihre Verwendung mit der UNB der Stadt Wuppertal abzustimmen.
- 5.5.1.12 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.

5.5.1.13 Bei den Gehölzpflanzungen sind nach § 40 Abs. 4 BNatSchG ausschließlich Pflanzen entsprechend des Vorkommensgebiets 4 „Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben“ zu setzen. Für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ist nach Verfügbarkeit „Regiosaatgut“ nach EU-Richtlinie 2010/60/EU des Ursprungsgebietes „Rheinisches Bergland“ zu verwenden.

5.5.1.14 Die Wiederherstellungsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der nach Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode umzusetzen. Bei der Durchführung und der Pflege ist die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln unzulässig.

5.5.1.15 Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der HNB seitens der ökologischen Baubegleitung zu berichten (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HNB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.

5.5.1.16 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Vorhabenträgerin oder von ihr beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Sie werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).

5.5.1.17 Bei der Anlage von Ruderalfluren im Bereich der Rückschnittzone (Ausgleichsmaßnahme E 2) sind Wildtiere durch die gute fachliche Praxis zu scho-

nen. Hierzu ist zu prüfen, ob die Inhalte des „Anwenderhandbuchs Vertragsnaturschutz“ und des „Praxis-Leitfadens für artenreiche Weg- und Feldraine“ des LANUV NRW bei der Unterhaltung angewendet werden können.

Die Schnitthöhe soll 10 bis 12 cm bei langsamer Arbeitsgeschwindigkeit betragen. Das Mahdgut sollte mindestens zwei Tage liegen bleiben, um eine Flucht am Boden lebender Kleintiere zu ermöglichen.

#### 5.5.2 Nebenbestimmungen und Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wuppertal

Im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplans Wuppertal Nord (siehe Abschnitt A Ziffer I.3) sind folgende Nebenbestimmungen und Hinweise zu beachten und umzusetzen:

- 5.5.2.1 Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) sowie der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wuppertal schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die Umweltbaubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Telefonanschluss mitzuteilen.
- 5.5.2.2 Die erfolgten Schutzmaßnahmen sind in einem gemeinsamen Termin mit der Baufirma, der Umweltbaubegleitung und der UNB abzunehmen.
- 5.5.2.3 Die Umweltbaubegleitung informiert regelmäßig die HNB und UNB über die umgesetzten Schutz-, Vermeidungs-, Wiederherstellungsmaßnahmen sowie die Umsetzung der Artenschutzmaßnahmen und über Probleme während des Bauablaufs.
- 5.5.2.4 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HNB und der UNB mitzuteilen.
- 5.5.2.5 Eine Direkteinleitung von Oberflächenwasser aus dem Baustellen- und Lagerbereich in die angrenzenden Fließgewässerbiootope ist nicht zulässig.



- 5.5.2.6 Die Fließgewässerbiotope sind während der Baumaßnahme durch wirksame Vorkehrungen vor dem Eintrag von Fremdstoffen / Schwebstoffen zu schützen. Schutzzäune sind zu errichten.
- 5.5.2.7 Bestimmte Baumaßnahmen dürfen gemäß der vorgeschlagenen Maßnahme V3<sub>CEF</sub> nur zwischen dem 01.05. und 30.09. durchgeführt werden.
- 5.5.2.8 Gehölzrodungen und starke Rückschnitte dürfen nur zwischen dem 01.10. bis Ende Februar nach vorheriger Kontrolle auf potenzielle Fledermauswinterquartiere durchgeführt werden.
- 5.5.2.9 Entlang der im LBP dargestellten wertvollen Vegetationsbestände sind im Bereich von Bauflächen Zäune aufzustellen. Zum Schutz der Gewässer Gausbach, Gausbachgraben und Bellenbuschbach sind ebenfalls Schutzzäune vorzusehen.
- 5.5.2.10 Bzgl. der geplanten Errichtung eines einseitig übersteigbaren Amphibienschutzzaunes (LBP-Maßnahme V6<sub>CEF</sub>) ist durch morgendliche tägliche Kontrolle des Bauabschnittes sicherzustellen, dass sich keine Tiere im Baufeld befinden. Es sind jeweils nur kurze Grabenabschnitte zu öffnen mit Abschrägungen an den Enden, so dass Tiere, die in den Graben fallen, auch eigenständig herauswandern können.
- 5.5.2.11 Für die Erdverlegung der Kabel in sensiblen Landschaftsräumen gemäß LBP sind kleine Baumaschinen zu verwenden.
- 5.5.2.12 Die Beleuchtung im Bereich des Rangiergleises darf nur bei gegebenen Erfordernissen, z.B bei Rangierfahrten, eingeschaltet werden.
- 5.5.2.13 Die Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen sind nach Maßgabe der Artenschutzprüfung umzusetzen.

## **5.6 Kampfmittelangelegenheiten**

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

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

## **5.7 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum**

Baustelleneinrichtungen, die den öffentlichen Verkehrsraum tangieren, sind spätestens drei Monate vor Maßnahmenbeginn bei der Stadt Wuppertal, Ressort 104.13, 42269 Wuppertal zu beantragen.

## **5.8 Arbeitsschutz**

- 5.8.1 Für die geplante Baumaßnahme, insbesondere durch den Neubau der Oberleitungsanlagen (Neubau Oberleitungsanlagen 15 kV, 16,7 Hz, Regelbauart Re100) und den Gleisneubau, sind bei der Planung und Ausführung des Bauvorhabens die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 zu beachten.

Die Maßnahmen hat der Bauherr zu veranlassen, es sei denn, er beauftragt einen Dritten, diese Maßnahmen in eigener Verantwortung zu treffen.

- 5.8.2 Gemäß §§ 5 und 6 ArbSchG ist die Gefährdungsbeurteilung für die geplante Baumaßnahme zu erstellen und zu dokumentieren. Aus dieser Dokumentation muss folgendes hervorgehen:

- Ermittlung der Gefährdungen
- Beurteilung der Gefährdungen, ob Handlungsbedarf besteht
- Festlegungen von Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Gefährdungen
- Festlegungen, wer bis wann für die Durchführung der Maßnahmen verantwortlich ist

- Ergebnis der Überprüfungen, d.h. sind die Maßnahmen fristgerecht durchgeführt, die Gefährdungen auch tatsächlich beseitigt und nicht neue oder andere Gefährdungen entstanden

#### Hinweis

5.8.3 Zu beachten sind die einschlägigen "Technischen Regeln für Betriebssicherheit". Zu nennen ist insbesondere:

- TRBS 2111, Teil 1, Mechanische Gefährdungen - Maßnahmen zum Schutz vor Gefährdungen durch mobile Arbeitsmittel

5.8.4 Die Anforderungen der Verordnung zum Schutz der Beschäftigten vor Gefährdungen durch Lärm und Vibrationen (Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung – LärmVibrationsArbSchV) vom 6. März 2007 sind zu beachten.

5.8.5 Die Vorgaben der:

- DGUV-V 72 "Eisenbahnen" (vorher GUV-V D 30.1)
- DGUV-V 77 "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (vorher BGV D 33)
- DGUV-R 101-024 "Sicherungsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen" (vorher GUV-R 2150)
- DGUV-I 201-021 "Sicherheitshinweise für Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen" (vorher GUV-I 781)
- DGUV-I 201-051 "Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen" (vorher GUV-I 8603)
- DGUV-I 214-055 "Sonstige Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb" (vorher GUV-I 8605)

sind zu beachten.

## **5.9 Ver- und Entsorgungsanlagen**

### Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Im Bereich der Strecke 2723 zwischen Bahn-km 0,0084 bis 0,510 kreuzen oder verlaufen diverse Abwasserleitungen parallel zur Bahnstrecke. Sollten

hier bauliche Maßnahmen (Setzen von Masten mit Ramm- oder Bohrpfahlgründungen) stattfinden, so ist der Kanalbestand zu berücksichtigen und mit der Abt. 12/121 Planung Projektierung Entwässerung und Abt. 12/14 Kanalnetz der WSW Energie & Wasser AG vor Baubeginn Einvernehmen herzustellen.

## **5.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse**

5.10.1 Während der Bauphase hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass gemäß den Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19.08.1970 in der jeweils gültigen Fassung) die in den AVV-Baulärm festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung eingehalten werden.

Für den Fall, dass es darüber hinaus zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm kommen sollte, wird auf die Regelung in Abschnitt A Ziffer 5.10.4 verwiesen.

Der Baustellenverkehr in Wohngebieten ist so weit wie möglich zu reduzieren. Zur Vermeidung unzumutbaren Baustellenlärms sind die Bauarbeiten grds. auf den Zeitraum von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu begrenzen.

Für den Einsatz von Baumaschinen und Gerätschaften wird auf die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (32. BImSchV – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) verwiesen.

Die erforderlichen Genehmigungen sind vor Beginn der Maßnahmen bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Wuppertal zu beantragen.

### **5.10.2 Beeinträchtigungen in der Bauphase**

Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Beeinträchtigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Dabei ist die mit Runderlass des

MKULNV NRW vom 04.08.2010 übersandte „Arbeitshilfe zur Bekämpfung von Staubemissionen durch Baustellen“ zu berücksichtigen.

Sofern das umliegende Straßen- und Wegenetz genutzt wird, hat die Vorhabenträgerin maßnahmenbedingte Schäden (z. B. durch die Benutzung von Baufahrzeugen) am Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.

Im Übrigen ist während der Bauphase die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen, z. B. durch Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

#### 5.10.3 Erschütterungsimmissionen in der Bauphase

Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBI. NRW 7129), sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, zu beachten.

#### 5.10.4 Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase

Für den Fall, dass durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (s. Abschnitt C Ziffer 1).

Darüberhinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

## **6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen**

### **6.1 Entscheidung über Einwendungen**

Im Rahmen der Offenlage und Einwendungsfrist wurden 3 Einwendungen fristgerecht erhoben. Aufgrund der Einwendungen, aber auch von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erfolgte im laufenden Verfahren eine Umplanung der Maßnahme (siehe Deckblattunterlagen), wodurch auch den Einwendungen in vollem Umfang Rechnung getragen wurde. Die Deckblattunterlagen wurden den Einwendern vorab von der Regiobahn GmbH zur Kenntnis gegeben. Nach Kenntnis der geänderten Planung wurden die Einwendungen von den Einwendern in vollem Umfang schriftlich zurückgenommen. Eine weitere Berücksichtigung der Einwendungsschreiben ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens somit nicht mehr erforderlich.

### **6.2 Berücksichtigte Stellungnahmen**

Die Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, sofern sie durch

- Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

## **B. Begründung**

### **1. Das Vorhaben**

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist die Verlegung der Speiseleitung für den Bahnstrom vom Bf Wuppertal-Vohwinkel zum Bf Dornap-Hahnenfurth im Rahmen der Elektrifizierung der Regiobahn Infrastruktur und die Verlängerung des Gleises 915 im Bf Dornap-Hahnenfurth durch die Regiobahn GmbH einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Die erforderliche Verlegung der Speiseleitung für die Stromversorgung der geplanten Oberleitungsanlagen der Regiobahn GmbH erfolgt vom Bf Wuppertal-Vohwinkel in den Bf Dornap-Hahnenfurth. Im Bf Dornap-Hahnenfurth werden die Gleise 903 – 906 bis einschließlich der Weiche W 30 im Gleis 915 elektrifiziert, um bei Bedarf Elektrotriebwagen abstellen oder im Störfall aussetzen zu können. Dieser Abschnitt befindet sich außerhalb des bereits planfestgestellten Bereichs der Neu- und Ausbaustrecke der Regiobahn GmbH im Bf Dornap-Hahnenfurth Richtung Wuppertal-Vohwinkel (Einschleifung S 9).

Weiterer Antragsgegenstand ist die Verlängerung des Gleises 915 um 130 m auf einer bereits bestehenden Gleistrasse. Parallel zum Gleis 915 wird im Verlängerungsbereich ein Wartungsweg angelegt. In Zusammenhang mit der Verlängerung des Gleises 915 wird die Ertüchtigung des Bellenbuschdurchlasses erforderlich sowie der Neubau einer Gleisfeldbeleuchtung.

Das Gleis 915, ehemals rechtes Streckengleis der Strecke 2423 nach Wuppertal-Wichlinghausen, wird verlängert, um zukünftig Ganzzüge über den Ostkopf des Bf Dornap-Hahnenfurth rangieren zu können. Das Gleis 915 muss hierfür zum Teil ertüchtigt (Abschnitt km 21,6+17 bis km 20,9+87) bzw. komplett neu gebaut werden (Abschnitt 20,9+87 bis km 21,2+87). Die Gleislage wird dabei um bis zu einem Meter nach Norden verschoben, sodass es mittig auf dem Damm liegt.

Der Randwegbereich wird dabei ab km 20,8+48 so breit ausgebildet, dass der Bereich mit Straßenfahrzeugen befahren werden kann, um evtl. Wartungsarbeiten an der erdverlegten Speiseleitung vornehmen zu können. In km 20,8+48 wird das Gleis befestigt. Dies ist erforderlich, um von der südlichen Seite auf den bahnparallelen Weg zu gelangen. Der Übergang wird mit einer Schranke dauerhaft verschlossen. Eine Überfahrt erfolgt nur nach vorheriger Sperrung des Gleises.

Der Durchlass Bellenbuschbach in km 21,0+80 ist in einem desolaten Zustand und leitet das Wasser nur noch unzufriedenstellend ab auf die nördliche Seite. Nach Abstimmung mit dem BRW wird der Durchlass vergrößert, um einen natürlichen Bachlauf zwischen den Gewässern Bellenbuschbach auf der südlichen Seite und dem Gausbach auf der nördlichen Seite der Bahntrasse herzustellen.

Da das Gleis 915 künftig als Ausziehgaleis dient, ist eine Gleisfeldbeleuchtung erforderlich, die teilweise an Masten befestigt wird, ab km 21,1+74 sind Fußpunktlichter vorgesehen, die an den Schwellen befestigt werden.

Zu den weiteren Ausführungen wird auf den Erläuterungsbericht (Anlage 1) verwiesen.

## **2. Vorgängige Verfahren**

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entschieden, für die S-Bahnlinie S 28 elektrische Fahrzeuge einzusetzen. Dies bedingt, dass die bisher nicht elektrifizierten Streckenabschnitte der Regiobahn GmbH elektrifiziert werden. Die von der S-Bahnlinie S 28 befahrenen Strecken der DB Netz AG v.u.n. Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Gerresheim sind bereits elektrifiziert.

## **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

### **3.1 Einleitung des Verfahrens**

Der Antrag der Vorhabenträgerin auf Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 18 AEG i. V. m. Teil V Abschnitt 2 VwVfG



wurde am 04.04.2018 bei der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) eingereicht.

### **3.2 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 02.05.2018 bis einschließlich 01.06.2018 in der Stadt Wuppertal (Rathaus Wuppertal-Barmen, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal) während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Stadt Wuppertal hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht, und zwar im Amtsblatt der Stadt Wuppertal (Der Stadtbote) Nr. 13/2018 am 25.04.2018. Der Text der 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 ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Stadt Wuppertal von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Darüber hinaus wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung drauf hingewiesen, dass und wo im Internet die Planunterlagen ergänzend auch elektronisch eingesehen werden konnten. Auf die Maßgeblichkeit der ausgelegten Unterlagen (Papierfassung) 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 Abschnitt A Ziffer 4.1 aufgeführten Unterlagen.

### 3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planunterlagen den folgenden Behörden und Stellen, deren Aufgabengebiet durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet:

- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 22
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 51
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 52
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 53
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 54
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 55
- Bergisch-Rheinischer Wasserverband (BRW)
- DB Netz AG Immobilienservice
- Deutsche Telekom AG Netzproduktion GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln
- E.ON Risk Consulting GmbH
- Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln
- LHoist Rheinkalk GmbH
- Stadt Wuppertal
- Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
- Wuppertaler Stadtwerke (WSW)
- Wupperverband (WV)

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW anerkannten Vereinigungen wurden mit Schreiben vom 19.04.2018 gemäß § 67 Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG NRW) i.V.m. § 63 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 73 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) von der Planfeststellungsbehörde über das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW beteiligt. Die Planunterlagen wurden in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt. In dem Beteiligungsschreiben wurde auf die Offenlage hingewiesen.

### 3.4 Deckblatt

Während der gesetzlichen Einwendungsfrist wurden 3 Einwendungen gegen den ausgelegten Plan erhoben (s. Abschnitt A Ziffer 6.1). Im Rahmen der Auswertung der Privateinwendungen sowie der Stellungnahmen der TÖB und Leitungsträger durch die Vorhabenträgerin ergaben sich berechtigte Änderungen und Ergänzungen, die in einem Deckblatt (Deckblatt 1) zusammengefasst wurden. Der Umfang des Deckblattes ergibt sich aus Abschnitt A Ziffer 4.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ergänzende Offenlage des Deckblattes erfolgte nicht, da sich daraus keine zusätzlichen Betroffenheiten ergaben.

### 3.5 Erörterungstermin

Nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG und § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG hat die Planfeststellungsbehörde 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 § 18a Ziffer 1 Satz 1 AEG auf einen Erörterungstermin verzichten.

Innerhalb der Einwendungsfrist wurden drei fristgerechte Einwendungen erhoben. Die Überprüfung der Einwendungen und Stellungnahmen durch die Vorhabenträgerin ergaben Änderungen der Planung, die insbesondere die Interessen der Einwender berücksichtigten. Die geänderten Maßnahmen wurden von der Regiobahn GmbH in einem Deckblatt (Deckblatt 1; s. Abschnitt A Ziffer 4.2) zusammengefasst. Das Deckblatt und damit die geplanten Änderungen wurden den Einwendern und den Behörden und den am Verfahren beteiligten Vereinigungen zur Kenntnis gebracht. Nach Kenntnis der geplanten Änderungen wurden die Einwendungen von den Einwendern in vollem Umfang schriftlich zurückgenommen. Die Rücknahmen erfolgten vor einer geplanten Anberaumung für einen Erörterungstermin.

Die Stellungnahmen der Fachdezernate, Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger wurden der Vorhabenträgerin zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt. Die Vorhabenträgerin hat eine Gegenäußerung vorgelegt, in der sie auf alle Anregungen und Bedenken aus den Stellungnahmen eingegangen ist. Die Gegenäußerung wurde den Fachdezernaten, den Trägern öffentlicher Belange sowie den Leitungsträgern für ihren jeweiligen Bereich zur Prüfung und Stellungnahme übersandt. Mit der Übersendung der Gegenäußerung war die Frage verbunden, ob von den Beteiligten dem Verzicht auf einen Erörterungstermin zugestimmt wird. In allen Stellungnahmen, die von den Fachdezernaten, Trägern öffentlicher Belange und Leitungsträgern 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 sowie durch die Vorlage des Deckblattes ausgeglichen werden konnten. Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde deshalb nach § 18a Ziffer 1 Satz 1 AEG verzichtet (s.a. Abschnitt A Ziffer 2).

### **3.6 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 (Abschnitt A Ziffer 5.3.2.1).

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. 4 ff). 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.

Im Bereich von Speiseleitungen beträgt die Rückschnittszone insgesamt 6 m um die Speiseleitung, wenn die Bäume über 4 m hoch sind.

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 Abschnitt A Ziffer 5.2.1). 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 Naturschutzbehörde herbeigeführt (s. Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffern 5.2.3/5.2.4).

#### **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, 18 a AEG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

#### **4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Gem. § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Insoweit bedarf es auch für die Elektrifizierung der Regiobahn Infrastruktur und die sie begleitenden Maßnahmen der Verlegung der Speiseleitung von Bf Wuppertal-Vohwinkel bis Bf Dornap-Hahnenfurth und der Verlängerung des Gleises 915 im Bf Dornap-Hahnenfurth eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Rechtsgrundlage eines Planfeststellungsbeschlusses in Eisenbahnverfahren sind § 18 AEG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG (VwVfG). Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Durch die eisenbahnrechtliche Planfeststellung werden nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich.

#### **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 Ziffer 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 VwVfG ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Abschnitt B Ziffern 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) 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 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.

#### **4.4 Umfang der Planfeststellung**

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§§ 18, 18 c 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 Planfeststellungsbeschluss 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)).

Demnach stellen die hier beantragten ergänzenden Maßnahmen, insbesondere die Erneuerung des Bellenbuschbach-Durchlasses, notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und den o.a. Maßnahmen besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

Das Vorhaben ist entsprechend der mit dem Antrag vorgelegten Planunterlagen planfestgestellt und auszuführen.

Alle in den Planunterlagen mit Betriebsanlagen dargestellte Grundstücke der Regiobahn GmbH dienen Bahnbetriebszwecken.

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.

## **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

gen 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, wenn vor dem 16.05.2017 das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Absatz 1 eingeleitet wurde. Für das vorliegende Verfahren wurde auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 28.01.2016 ein Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die zu erstellende UVP durchgeführt. Die Festlegung des Untersuchungsrahmens erfolgte mit Schreiben vom 26.07.2016. Das Verfahren wurde demnach vor dem 16.05.2017 eingeleitet, sodass das UVPG (alt) für dieses Planfeststellungsverfahren Anwendung findet. Die Beantragung der Planfeststellung mit den Unterlagen nach § 6 UVPG (alt) erfolgte mit Schreiben vom 04.04.2018.

Für das Bauvorhaben ist nach § 3 c UVPG (alt) i.V.m. Nr. 14.7 (Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen) 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 a 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).

Hinsichtlich der im Rahmen der Vorhabenplanung und der Umweltverträglichkeitsstudie zu prüfenden Vorhabenvarianten wird darauf hingewiesen, dass für die Elektrifizierung selbst keine alternativen Varianten bestehen. Im Rahmen der Vorplanung wurden jedoch Prüfungen von Varianten in Bezug auf die Führung der Speiseleitung, der Lage des Gleises 915 und für den Neubau des Bellenbuschbach-Durchlasses durchgeführt. Hierzu wird auf Abschnitt B Ziffer 6.3.3 des Beschlusses hingewiesen.

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 Beschreibung der Umwelt

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst nach § 2 Abs. 1 UVPG (alt) die Betrachtung der Schutzgüter

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter

sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Darstellungen und Bewertungen in Abschnitt B Ziffern 5.2 und 5.3 erfolgen auf der Grundlage

- der Unterlagen nach § 6 UVPG (alt) (allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Vorhabenträgerin),
- der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG (alt),
- der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach § 9 UVPG (alt) sowie
- eigener Ermittlungen.

Die folgenden Darstellungen beruhen daher auch auf den Angaben der Vorhabenträgerin aus ihrem Antrag vom 04.04.2018, zuletzt ergänzt mit dem Deckblatt vom 31.07.2019 mit folgenden Unterlagen:

- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Anlage 15 der Planunterlagen
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Anlage 17 der Planunterlagen
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Anlage 16 der Planunterlagen
- Schall- und Erschütterungsgutachten, Anlage 19 der Planunterlagen
- EMV-Gutachten, Anlage 20 der Planunterlagen
- wasserrechtliche Unterlagen, Anlage 14 der Planunterlagen

Diese nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG (alt) erforderlichen Angaben, Untersuchungen und Gutachten sind Bestandteil der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen. Für Details zu nachfolgenden Ausführungen wird auf diese Planunterlagen verwiesen.

Des Weiteren wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange aus den Beteiligungsverfahren ausgewertet.

Der Planungsraum liegt innerhalb des Gebietes der kreisfreien Stadt Wuppertal im Bereich Dornap-Hahnenfurth / Wuppertal-Vohwinkel.

Der Untersuchungsraum umfasst den unmittelbaren Eingriffsort der geplanten Baumaßnahmen sowie einen 100 m-Puffer um das Vorhaben. Hierdurch lassen sich nahezu alle relevanten Schutzgüter im Sinne des UVPG umfassend darstellen. Der Untersuchungsraum zur Bewertung der artenschutzrechtlichen Belange ergibt sich aus dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.

Der Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans umfasst einen Korridor von in der Regel 100 m beiderseits der bestehenden Bahntrasse bzw. um das geplante Vorhaben. Abweichungen bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes werden schutzspezifisch dargelegt und begründet (bspw. bei den Schutzgütern Landschaft und Tiere). Hiermit lassen sich alle bau- und anlagebedingten Eingriffe im Sinne des BNatSchG (Eingriffsregelung) erfassen und bewerten.

## **5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

Die vorhabenbedingten Wirkungen lassen sich grundsätzlich in drei Kategorien einteilen:

1. baubedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch den Bau der Eingriffsobjekte
2. anlagebedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch die Eingriffsobjekte selbst (Existenz)
3. betriebsbedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Eingriffsobjekte und Beeinträchtigungen durch Stör- bzw. Unfälle

Die wesentlichen Wirkfaktoren sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15 der Planunterlagen) beschrieben.

### 5.2.1 Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Der Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, ist in der Aufzählung der zu betrachtenden Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG (alt) gleichwertig neben Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter gestellt, obwohl natürlich jeder dieser Bereiche auch menschliche Interessen einbezieht.

Veränderungen der Umwelt wirken nicht ausschließlich mittelbar über die Umweltmedien Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima auf den Menschen. Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe belasten die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen direkt.

Die Unversehrtheit der o.g. Schutzgüter sowie deren Wechselwirkungen sind zwangsläufig von menschlichem Interesse, da sie die unmittelbare Umwelt bilden.

Dem Vorsorgeprinzip entsprechend § 1 UVPG (alt) sind durch vorausschauende und gestaltende planerische Maßnahmen Umweltgefahren und Umweltschäden soweit wie möglich zu vermeiden.

Die räumliche Erfassung der Umwelt für das Schutzgut Mensch ist auf die Daseinsgrundfunktionen „Wohnen“, „Wohnumfeld“, „Erholung“ und „Freizeit“ ausgerichtet. Gemäß dem Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wuppertal befinden sich im nördlichsten Bereich des Untersuchungsgebietes (Ortsteil Hahnenfurth) gewerbliche Bauflächen, landwirtschaftliche Flächen, Mischgebiete sowie Grünflächen und Flächen für die Ver- und Entsorgung. Großflächig angrenzend befinden sich Flächen für Abgrabungen oder für die Gewinnung von Bodenschätzen. Die Bahntrasse verläuft in südöstliche Richtung, vorbei an Anlagen für die Beseitigung von Abwasser. Im Bereich des Gleiskreuzungsbereiches befinden sich überwiegend Flächen für die Landwirtschaft, einige Waldflächen und eine Wohnbaufläche inkl. Spielbereich. Am nordöstlichen Stadtrand des Bezirkes Vohwinkel befinden sich in einem kleineren Waldgebiet Flächen zur Abwasserbeseitigung von Regenwasser sowie ein Pumpwerk. Der städtische Bereich bis hin zum Bf Wuppertal-Vohwinkel besteht vorrangig aus Wohnbauflächen, gewerblichen Bauflächen sowie Mischflächen,

dazwischen befindet sich eine Fläche mit Dauerkleingärten. Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen inkl. Parkplatz verlaufen entlang des Bahnhofes. Westlich der Trasse bzw. der bebauten Fläche befinden sich Landwirtschaftsflächen, kleinere Wald- und Grünflächen. Angrenzend liegt ein Hundeeübungsplatz. In ca. 60 m Entfernung liegt ein Spielplatz sowie Flächen zur Ver- und Entsorgung (Regenwasser und Versickerung). Weitere Parkanlagen mit Spielplätzen befinden sich zwischen Wohnbauflächen. In diesem Zusammenhang grenzt noch eine Kindertagesstätte als Gemeindebedarfsfläche an das Untersuchungsgebiet an.

Unter Abschnitt B Ziffer 5.2.1 werden nur die direkten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Mensch“ erläutert. Ansonsten wird auf Abschnitt B Ziffern 5.2.2 bis 5.2.8 verwiesen.

Grundlage der folgenden Ausführungen ist insbesondere das Schall- und Erschütterungsgutachten sowie das EMV-Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit.

Das Schall- und Erschütterungsgutachten behandelt u.a. die Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen anhand der Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV). Zu berücksichtigen ist grds. einerseits die Verlegung und Erneuerung des Bestandsgleises als auch der Neubau (Verlängerung) eines Teilstücks des Gleises 915. Die Verordnung gibt Grenzwerte vor, die bei einem Streckenneubau nicht überschritten werden dürfen. Ergibt sich rechnerisch eine Überschreitung, sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, die möglichst die Einhaltung der Grenzwerte gewährleisten. Laut Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) stellt die Erweiterung eines Ausziehgleises innerhalb von Rangier- und Umschlagbahnhöfen jedoch keine Erweiterung eines Schienenweges um durchgehende Gleise im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar. Es handelt sich im vorliegenden Fall insgesamt um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV.

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

Die entstehenden Erschütterungen wurden auf Grundlage der DIN 4150 ermittelt und beurteilt.

### Wohnen und Wohnumfeld

Der Bahnhof Dornap-Hahnenfurth in Wuppertal ist ein rein für die Umstellung und Zustellung genutzter Bahnhof, der nicht an einer durchgehenden Güter- oder Personenzugstrecke liegt. Er ist bei Strecken-km 19,6 mit der Strecke der Regiobahn-Infrastruktur verbunden.

Im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth in Wuppertal ist neben der Elektrifizierung einzelner Gleise die Erneuerung und Verlängerung des Ausziehgleises 915 von km 20,6 bis km 21,3 auf einem bereits bestehenden Bahndamm / einer bestehenden Bahntrasse geplant, welcher parallel zum Schlehenweg verläuft.

Das derzeitige Gleis 915 ist das ehemalige rechte Streckengleis der Strecke 2423 nach Wuppertal-Wichlinghausen. Es liegt auf einer vorhandenen Bahntrasse beginnend in Dammlage und später absinkend in eine Troglage. Das Gleis muss zum Teil ertüchtigt (km 20,6+17 bis 20,9+87) bzw. komplett neu gebaut werden (km 20,9+87 bis km 21,2+87). Der anschließende Streckenabschnitt ist entwidmet und wird als Radweg benutzt.

Im Bereich dieses Bahndamms wird die Speiseleitung von Wuppertal-Vohwinkel kommend zunächst erdverlegt. Ab der Weiche W 34 im Bf Dornap-Hahnenfurth bei km 20,6 wird die Speiseleitung auf den neuen Oberleitungsmasten als Freileitung errichtet. Die Speisestelle der neuen Oberleitungsanlage ist bei km 19,7 der Strecke 2423 angeordnet.

Im Umfeld der Gleiserweiterung befindet sich nur vereinzelt Bebauung entlang des Schlehenweges. Die minimale Gleisentfernung der Gebäude zum Ausziehgleis beträgt etwa 20 m. Hier befindet sich heute schon das Gleis. Die Bebauung entlang des Schlehenweges ist im Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal als landwirtschaftliche Fläche gekennzeichnet. Etwas weiter östlich



des geplanten Ausziehgleises befindet sich zwischen den Bahngleisen der Strecke 2423 (v.u.n. Wuppertal – Essen, S 9) und der Straße „Neu Dornap“ eine kleine Wohnsiedlung, die im Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal als Wohnbaufläche gekennzeichnet ist. Südwestlich des Bf Dornap-Hahnenfurth befindet sich eine gewerbliche Baufläche (nach Flächennutzungsplan).

Im Bereich des Bahnhofs selbst befinden sich in 12 – 15 m Entfernung zum nächstgelegenen Gleis drei umgebaute Bahnhofsgebäude. Nach dem Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal liegt die Schutzbedürftigkeit wie im Gewerbegebiet vor.

#### Erschütterungen / Sekundärluftschall Fahrbetrieb

Durch die geplanten Maßnahmen sind keine wesentlichen Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen im Sinne des Urteils des BVerwG zum Ausbau einer Eisenbahnstrecke (Schutz gegen Erschütterungen und sekundären Luftschall; Az. 7 A 14/09 vom 21.12.2010) zu erwarten. Es ist mit einer Einhaltung der in Anlehnung an die 24. BImSchV formulierten Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen in den benachbarten Wohngebäuden ab einem Abstand von 10 m zum Gleis zu rechnen. Durch die geplanten Baumaßnahmen ergeben sich daher aus erschütterungstechnischer Sicht keine Betroffenheiten.

#### Luftschallimmissionen Fahrbetrieb

Gemäß der 16. BImSchV ergeben sich Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an bestehenden bzw. bauaufsichtlich genehmigten schützenswerten Nutzungen.

Für die geplante Maßnahme wurde somit geprüft, ob aus dem erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung an den umliegenden schützenswerten Nutzungen resultiert. Überschreitet bei Vorliegen einer wesentlichen

Änderung der Beurteilungspegel an einer schutzbedürftigen Nutzung die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV, besteht Anspruch auf Lärmschutz.

Die Elektrifizierung der Strecke ist nicht dazu geeignet, den Beurteilungspegel für den Schienenverkehrslärm um mehr als 3 dB(A) zu erhöhen.

Aus der Elektrifizierung ergeben sich keine Lärmschutzansprüche, so dass nur aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs durch die Verlängerung des Ausziehgleises 915 Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ausgelöst werden können.

Eine betriebsbedingte wesentliche Änderung kann sich nur ergeben, wenn sich durch die Maßnahme der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht oder bei einem Beurteilungspegel von kleiner 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht durch die Baumaßnahme eine Erhöhung auf 70/60 dB(A) oder mehr erfolgt. Werden die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits ohne Baumaßnahmen überschritten und durch die Maßnahme erhöht, liegt ebenfalls eine wesentliche Änderung vor.

Eine Zunahme der betriebsbedingten Lärmimmissionen durch die Elektrifizierung ist für die bereits heute bestehenden und genutzten Gleisabschnitte des PFA Ic auszuschließen, da hier kein zusätzlicher Zugverkehr stattfindet.

Im Bereich der geplanten Gleisverlängerung werden an der schutzbedürftigen Bebauung die Grenzwerte der 16. BImSchV für den Tag- und Nachtzeitraum eingehalten.

Durch die Verlängerung des Gleises 915 tritt an zahlreichen Immissionsorten eine wesentliche Änderung ein, da sich der Beurteilungspegel um mehr als 2,1 dB(A) [aufgerundet 3 dB(A)] erhöht. Allerdings entsteht trotz dieser Erhöhung an keinem Immissionsort ein Anspruch auf Lärmschutz, da die Grenzwerte der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietseinstufung eingehalten werden.

### Schallschutz für den Baubetrieb

Die baubedingten Lärmimmissionen waren nicht Gegenstand des vorliegenden Schallgutachtens (Anlage 19). Das Vorhaben wird jedoch überwiegend in einem durch Bahnverkehr (bestehende Bahnlinie, Bf Dornap-Hahnenfurth) vorbelasteten Bereich umgesetzt, wobei auf den befahrenen Gleisen ausschließlich Güterzüge mit einer geringen Anzahl an Fahrten fahren (2x tags in jede Richtung, 2x nachts in jede Richtung; s.a. Anlage 19). In den bisher nicht durch Güterzüge befahrenen Vorhabenabschnitten entsteht im Zuge der Bauphase Baulärm, der jedoch zeitlich begrenzt ist. Das Untersuchungsgebiet des PFA Ic ist zudem entlang der Regiobahn-Strecke kaum durch Wohn- oder Mischbebauung geprägt. Entlang der DB-Strecke bestehen Vorbelastungen durch den bestehenden Bahnverkehr auf mehreren Strecken.

### Erschütterungen / Sekundärluftschall des Baubetriebes

Im Rahmen der Betrachtungen zum zu erwartenden Umfang der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen durch den Baubetrieb ist davon auszugehen, dass im Wesentlichen die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Baustellen eingehalten werden. Gleiches gilt im Hinblick auf die Körperschallimmissionen. Erschütterungen und Auswirkungen auf den Körperschall können sich im Rahmen der Bauarbeiten im Wesentlichen durch die Gründung der Oberleitungsmasten ergeben. 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 (5 m bzw. 10 m rechts und links der Leitung).

Das Aufstellen der Oberleitungsmaste soll vom Gleis aus erfolgen. Um die Eingriffe in den Betriebsablauf zu reduzieren, sollte entsprechend den örtlichen Gegebenheiten die Montage auch von öffentlichen Straßen und Wegen, die parallel zur Gleistrasse verlaufen, erfolgen.

Durch den geringen Eingriff in den Boden und der Entfernung zur Wohnbebauung ist davon auszugehen, dass keine nicht vorübergehend hinnehmbaren Beeinträchtigungen entstehen.

### Elektrische und magnetische Felder

Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen durch (zusätzliche) „elektrische“ und „magnetische“ Felder können gegenwärtig ausgeschlossen werden.

Bei der Elektrifizierung der Bahnstrecke der Regiobahn GmbH sind die Anforderungen der 26. BImSchV einzuhalten. Im vorliegenden EMV-Gutachten (Anlage 20) zur Einhaltung der Grenzwerte für niederfrequente elektrische und elektromagnetische Felder wurden die Betroffenheiten entlang der Strecke ermittelt, die Feldbeaufschlagungen in diesen Bereichen untersucht und bezüglich ihrer Minimierungspotentiale betrachtet. Für sensible Bereiche wie Wohnbebauungen innerhalb des Bewertungsabstandes erfolgte eine detaillierte Betrachtung. Das Vorgehen erfolgte unter Berücksichtigung der seit März 2016 geltenden Verwaltungsvorschrift zur 26. BImSchV.

In der Untersuchung zur elektromagnetischen Verträglichkeit wurden alle Grenzwerte gemäß der „Anforderungen zur Vorsorge“ (§ 4 der 26. BImSchV) verwendet. Dies dient dem besonderen Schutz von Bereichen mit Wohnungen, Krankenhäusern, Schulen, Kindergärten, Kinderhorten, Spielplätzen oder ähnlichen Einrichtungen.

Im Ergebnis konnte für alle Expositionen im PFA Ic die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkungsbereichen 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 angewandt. Im PFA Ic verläuft die Oberleitung zusammen mit der an den Masten geführten Speiseleitung ca. bis km 20,35 bahnrechts, d.h. in möglichst großer Entfernung zu den nächsten Wohngebäuden. Von km 20,35 bis ca. km 20,6 verlaufen die Oberleitung und die Speiseleitung bahnlinks, hier befindet sich jedoch keine relevante Wohnbebauung in der Nähe. Ab ca. km 20,53 endet der zu elektrifizierende Streckenabschnitt. Die Speiseleitung wird noch bis km 20,62 oberirdisch fortgeführt und dann erdverlegt.

#### Lichtimmissionen

Das Gleis 915 dient zukünftig als Ausziehgleis. Für die notwendigen Rangierarbeiten wird eine neue Gleisfeldbeleuchtung errichtet. Die Masten werden dabei so errichtet, dass sie an der Böschungsoberkante / Außenkante im Fahrweg Richtung Tescher Tunnel stehen. Im Abschnitt ab km 21,1+74 verläuft der Gausbach sehr dicht an der Gleistrasse. Um einen Eingriff in die Böschung des Gausbachs zu vermeiden, sind hier Fußpunktleuchten vorgesehen, die ca. alle 3 m an den Schwellen befestigt werden.

Die Beleuchtung wird im Regelfall je nach Lichtverhältnissen zwischen 6 Uhr und 22 Uhr eingeschaltet. Zwischen 22 Uhr bis 6 Uhr wird die Beleuchtung nur bei Rangierbewegungen ein- bzw. ausgeschaltet.

### **5.2.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt**

Im Vordergrund der Betrachtungen stehen (wildlebende) Pflanzen und Tiere einschließlich ihrer Lebensstätten (Biotope) und der biologischen Vielfalt. Die besondere Stellung der Schutzgüter Pflanzen und Tiere im Ökosystem ergibt sich durch ihren entscheidenden Beitrag zur Aufrechterhaltung der natürlichen

Stoff- und Energiekreisläufe. Darüber hinaus ist ihnen eine besondere Bedeutung durch ihre Erholungs- und Erlebniswirkung auf den betrachteten Menschen zuzuordnen.

Im Wirkraum des Vorhabens (Lärm, visuelle Wirkungen: bis 500 m beidseits der Trasse) liegen weder ein Vogelschutzgebiet noch ein FFH-Gebiet. Nationalparks, Naturschutzgebiete, Biosphärenreservate, Wasserschutzgebiete der Zone I und Nationale Naturmonumente sind nicht vom geplanten Vorhaben betroffen.

### **5.2.2.1 Schutzgut Pflanzen**

Das Schutzgut Pflanzen / Biotoptypen wird ausführlich im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP; Anlage 16) behandelt.

Die Biotoptypen wurden in einem Untersuchungsraum von 100 m beidseits der bestehenden Bahntrasse erfasst. Die Erfassungen erfolgten in 2016.

Die Erfassung und Bewertung der Biotoptypen erfolgte gemäß der Biotoptypen Definitionen von Nordrhein-Westfalen (LANUV 2016) und der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV 2008). Da die beiden Anleitungen zum Teil abweichende Bezeichnungen und Codierungen aufweisen und in der Numerischen Bewertung innerhalb der Biotoptypen verschiedene Ausprägungen mit unterschiedlichen Biotopwerten differenziert wurden, bedurften die kartierten Biotoptypen zum Teil einer „Übersetzung“ (vgl. Tab. 6-1). Hierbei kann es vorkommen, dass je nach Ausprägung der Biotoptypen unterschiedliche Wertpunkte vergeben wurden. Die Zuordnung der bewerteten Biotoptypen in Bedeutungsstufen erfolgt in einem vierstufigen Maßstab (gering, mittel, hoch, sehr hoch).

Zur Einschätzung der Erheblichkeit der Eingriffe wird die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes nach Wert- und Funktionselementen besonderer oder allgemeiner Bedeutung unterschieden. Dabei stellen Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung diejenigen Biotoptypen dar, die auf Grundlage der Kriterien Natürlichkeit, Gefährdung / Seltenheit, Ersetzbarkeit / Wiederherstellbarkeit und Vollkommenheit den Bedeutungsstufen „hoch“ und

„sehr hoch“ zugeordnet werden. Sehr hoch bedeutende Biotoptypen kommen im PFA Ic nicht vor.

Das Untersuchungsgebiet des PFA Ic erstreckt sich vom Bf Dornap-Hahnenfurth im Norden bis zum Bf Wuppertal-Vohwinkel im Süden.

Das nördliche Drittel oberhalb des Holthäuser Bachtals bis zum Bf Dornap-Hahnenfurth am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes ist geprägt durch den sich beiderseits des Untersuchungsgebietes auch über dessen Grenzen fortsetzenden Kalkabbau. Neben aktuell genutzten Steinbrüchen und zugehörigen Gewerbeflächen, die in den westlichen Teil des Untersuchungsgebietes hineinragen, sind dies Brachflächen der Halde Schmalefeld auf der Ostseite der Bahntrasse sowie ganz im Norden des Untersuchungsgebietes der Bf Dornap-Hahnenfurth mit Lagerplätzen und Gebäudeanlagen umgeben von Gehölzen vorwiegend mittleren Alters.

Der mittlere Teil des Untersuchungsgebietes wird südlich bzw. südwestlich der Bahnstrecken von intensiv genutzten Ackerflächen dominiert, nur unterbrochen durch die Querung des Holthäuser Baches und des Gausbaches. Die Bahntrasse selbst wird von Gehölzen mit geringem bis mittlerem Baumholz begleitet, der stillgelegte Gleisbereich ist mit Gebüsch bewachsen. Auch der Holthäuser Bach und Gausbach werden von Gehölzen und daran angrenzende intensiv genutzte Grünlandflächen begleitet. Nördlich bzw. nordöstlich der Bahnstrecke wechseln sich angrenzend an die gehölzbestandenen Bahnböschungen schmale bzw. kleinflächige Offenlandbereiche (intensiv genutzte Wiesen und Äcker), Gartenanlagen und Bebauung (Wohnhäuser und landwirtschaftliche Gebäude) ab.

Das südliche Drittel des Untersuchungsgebietes ist nördlich bzw. nordöstlich der Bahnstrecke durch die Siedlungsbereiche des Stadtteils Tesche, teilweise unterbrochen von großflächigeren Gärten, Kleingartenanlagen oder Parkflächen, geprägt. Südlich bzw. südwestlich der Bahnstrecke grenzen im Bereich der Bebauung eine großflächige Kleingartenanlage sowie Siedlungsgehölze an.

Streng geschützte Pflanzenarten wurden im Zuge der Biotopkartierung nicht nachgewiesen.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich anlage-, bau- und betriebsbedingt durch Verluste von mittel bedeutenden Gehölzen, mittel bedeutenden Grünländern sowie mittel bedeutenden Anlagen der Gleise / Gleisbrachen. Dabei kommt es betriebsbedingt zum Verlust von Gehölzen durch die Anlage des gehölzfreien Streifens sowie der daran angrenzenden Wachstumszuschlagszone; diese sog. Rückschnittszone muss aus Sicherheitsgründen vorgesehen werden.

Um die Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen zu minimieren, wurden umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen gutachterlich (LBP, Anlage 16 der Planunterlagen) und von den zuständigen Naturschutzbehörden (HNB / UNB) formuliert, die über Auflagen in diesem Beschluss eingefordert werden (siehe Abschnitt A Ziffern 5.5.1.2/5.5.1.7).

Das geplante Vorhaben führt im Sinne des § 14 (1) BNatSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass bzgl. des Schutzgutes Biotope Biotoptypen von mindestens mittlerer Bedeutung vom Eingriff betroffen sind.

Mit den vorgesehenen Vermeidungs- / Minderungsmaßnahmen wird der Eingriff soweit wie möglich vermieden. Für die Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind Maßnahmen vorgesehen, die eine enge räumlich-funktionale und eine gleichartige (Ausgleichsmaßnahme) bzw. gleichwertige (Ersatzmaßnahmen) Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen ermöglichen.

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) zugrunde gelegt. 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 415 WP.



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

### **5.2.2.2 Schutzgut Tiere**

Das Schutzgut Tiere wird ausführlich im LBP (Anlage 16) behandelt. Darüber hinaus wurde eine Artenschutzprüfung (Anlage 17) erstellt.

Die faunistischen Untersuchungen in 2016 konzentrierten sich auf solche Arten und Funktionen, die als Wert- und Funktionselemente eine besondere Bedeutung besitzen. Dazu gehören Artvorkommen oder Artengemeinschaften, die besonders geschützt und / oder gefährdet sind (hierunter fallen auch die in NRW planungsrelevanten Arten, die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung von Bedeutung sind) sowie solche, die aufgrund besonderer Lebensraumsprüche naturnahe, ungestörte und ausgeprägte landschaftsraumtypische Lebensräume anzeigen.

Aufgrund der zu erwartenden Projektwirkungen wurden in 2016 die Tiergruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien erfasst. Die Faunakartierungen erfolgten im Zeitraum Februar 2016 bis September 2016.

Im PFA Ic konnten als planungsrelevante Arten die Vogelarten Mäusebussard, Rotmilan, Habicht und Uhu, die Fledermausarten Wasserfledermaus, Bartfledermaus (Große oder Kleine Bartfledermaus) und Zwergfledermaus sowie die Amphibienarten Kammmolch, Geburtshelferkröte und Kreuzkröte nachgewiesen werden. Vorkommen planungsrelevanter Reptilienarten und weiterer planungsrelevanter Arten aus anderen Tiergruppen können anhand der Erfassungsergebnisse und aufgrund der Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic ausgeschlossen werden.

Für Mäusebussard und Habicht ist das Untersuchungsgebiet Teil ihres Jagdhabitates, Horststandorte sind dort nicht gegeben. Für den Rotmilan sind Teilbereiche des Untersuchungsgebietes Jagdhabitate von geringer Bedeutung. Der Uhu kommt in der Umgebung des PFA Ic in hoher Siedlungsdichte vor.

Der Trassenbereich ist Bestandteil ihrer Nahrungshabitate. Es ist von einem regelmäßigen Auftreten von Uhus im Vorhabenbereich auszugehen. Die Brutplätze liegen in den umliegenden Steinbrüchen.

Für die nachgewiesenen Fledermäuse hat das Untersuchungsgebiet eine Funktion als Jagdhabitat und wahrscheinlich als Flugkorridor. In geringer Entfernung zum Eingriffsbereich des Vorhabens befindet sich ein Winterquartier in einem ehemaligen Luftschutzstollen, der sich innerhalb des Vorhabenbereiches des an den PFA Ic angrenzenden PFA I befindet. Innerhalb des Eingriffsbereiches liegen keine Hinweise für Fledermausquartiere vor.

Der Trassenbereich ist Lebensraum für die nicht planungsrelevanten Reptilienarten Ringelnatter und Blindschleiche und wahrscheinlich auch für die Waldeidechse. Die Ringelnatter hat in der Umgebung des PFA Ic aufgrund der reichen Strukturierung und der zahlreichen Kleingewässer einen nahezu optimalen Lebensraum. Der Bahndamm ist für die Thermoregulation und als Nahrungshabitat, für Jungnattern wahrscheinlich auch als Ruhestätte von Bedeutung. Möglich sind auch Fortpflanzungsstätten (Eiablageplätze) in den am Bahndamm deponierten Gartenabfällen. Für die Blindschleiche ist der Bahndamm ein bedeutender Lebensraumbestandteil, der wahrscheinlich mehrere Funktionen erfüllt, insbesondere Thermoregulation, Nahrungshabitat und Ruhestätte. Vorkommen der Waldeidechse sind aufgrund von Funden in vergleichbaren Habitaten des angrenzenden PFA I möglich. Vorkommen der planungsrelevanten Arten Schlingnatter und Zauneidechse sind aufgrund des Fehlens trocken-warmer Säume mit geeigneter Struktur und geeignetem Substrat im PFA Ic auszuschließen.

Aufgrund der stark variierenden Mikroklimata und der sehr unterschiedlichen Lebensräume in der Umgebung mit zahlreichen Kleingewässern kann der Trassenbereich als Landhabitat von mehreren Amphibienarten genutzt werden. Der in mehreren Gewässern der Umgebung vorkommende Kammmolch sowie Kreuz- und Geburtshelferkröte können den Bahndamm als Nahrungshabitat und als Ruhestätte nutzen. Ebenso dient der Trassenbereich als Landhabitat für Erdkröte und Grasfrosch.

Der PFA Ic ist Teillebensraum für die wertgebenden Arten Kammmolch, Geburtshelferkröte, Kreuzkröte und Ringelnatter, Jagd- und Transferhabitat (Flugkorridor) für Fledermäuse und Lebensraumbestandteil für den Uhu und somit ein Teillebensraum von besonderer Bedeutung.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen nicht.

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 und zur Vermeidung des Aufsitzens von Vögeln auf den Masten werden alle Oberleitungsanlagen mit Vogelschutzmaßnahmen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) gestaltet und die Mastspitzen mit Vogelabwehrkämme versehen.

Zur Vermeidung von Individuenverlusten von Amphibien werden in relevanten Bereichen Amphibienschutzzäune errichtet und Bauarbeiten nur im Zeitraum zwischen dem 01.05. und 30.09. durchgeführt.

Bzgl. der Fledermäuse erfolgt eine Kontrolle der zu rodenden Bäume auf Fledermausbesatz vor der Rodung. Darüber hinaus findet zur Vermeidung der Störung von lichtempfindlichen Fledermausarten die Rangierwegbeleuchtung (km 20,6 bis 21,3) in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr nur bei Rangierfahrten statt, d.h. es gibt eine nahezu vollständige Vermeidung der Beleuchtung in den Nachtstunden.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffer 5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

### **5.2.3 Artenschutz**

Grundsätzlich verbieten die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RICHTLINIE 1992) und der Vogelschutz-Richtlinie (EU-VOGEL-

SCHUTZRICHTLINIE (VS-RL 2009) neben dem direkten Zugriff (Tötung, Zerstörung von Lebensstätten) auch erhebliche Störungen streng geschützter Tierarten und der europäischen Vogelarten (§ 44 BNatSchG, Art. 12 FFH-RICHTLINIE und Art. 5 VS-RL). Ausnahmen können - falls zumutbare Alternativen nicht vorhanden sind - aus zwingenden Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses (oder Allgemeinwohls) nur zugelassen werden, wenn die betroffenen Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (Art. 16 FFH-RICHTLINIE) oder sich der Erhaltungszustand nicht verschlechtert (§§ 44, 45 BNatSchG).

Zur Bewertung von Eingriffen in Lebensräume streng und besonders geschützter, in NRW insbesondere planungsrelevanten Tierarten, schreibt das MUNLV NRW seit 2010 in seiner „Verwaltungsvorschrift Artenschutz“ (VV Artenschutz, MUNLV NRW 2016) ein mehrstufiges Verfahren vor.

Die eigentliche Artenschutzprüfung (ASP) erfolgt im Rahmen des anhängigen Planfeststellungsverfahrens durch die Höhere Naturschutzbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf).

Der Artenschutzbeitrag (Anlage 17) dient dazu, die artenschutzrechtlichen Vorgaben auf der Ebene der Planfeststellung zur Elektrifizierung der Strecken der Regiobahn GmbH im PFA Ic (Bf Dornap-Hahnenfurth bis Bf Wuppertal-Vohwinkel) 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, vgl. 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:

- Rangierbeleuchtung (km 20,6 bis 21,3) in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr nur bei Rangierfahrten, d.h. nahezu vollständige Vermeidung der Beleuchtung in den Nachtstunden;
- Artenschutzrechtlich optimaler Bauablauf zur
  - Vermeidung einer Tötung von im Schotterkörper der Bahn überwinterner Kammolche, Kreuzkröten und Geburtshelferkröten und einer Beeinträchtigung der Laichwanderung der Kammolche bei der Erdverlegung der Speiseleitung und der Gleisverlängerung (km 20,6 bis km 21,4) sowie am Durchlass Bellenbuschbach durch Durchführung der Bauarbeiten ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.05. und 30.09.,
  - 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 zu fällenden Bäume auf potenzielle Fledermausquartiere vor deren Rodung,
- Errichtung eines Amphibienschutzzaunes (LBP-Maßnahme V 6<sub>CEF</sub>) zur Vermeidung baubedingter Verletzungen und Tötungen von Amphibien und Reptilien um das Baufeld im Bereich der Baustellen zur Erdverlegung der Speiseleitung, zur Ertüchtigung des Gleises 915, zum Bau des Wartungsweges und zur Erneuerung des Durchlasses im Bellenbuschbach.
- Bauzeit im Bereich der Erdverlegung der Speiseleitung im Zeitraum 01.05. bis 30.09., wobei die Bauzeit nach Möglichkeit nicht länger als drei Monate betragen sollte, um eine erhebliche Barrierewirkung zu vermeiden.
- 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 Sitzgelegenheiten 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 allen Mastspitzen; siehe hierzu

Vorhabenbeschreibung in Kap. 3). Die vorgesehenen Vogelschutzmaßnahmen am Mastkopf sind Maßnahmen, die für Großvögel ausgelegt sind und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam sind.

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.

#### **5.2.4 Schutzgut Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer**

Bezüglich der Vorgehensweise bei der Berücksichtigung der Schutzgüter Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer wird auf das Methodenkapitel des LBP (Anlage 16) verwiesen. Die Ergebnisse des LBP bezogen auf die o.g. Schutzgüter werden nachfolgend dargelegt.

##### **5.2.4.1 Schutzgut Boden**

Flächeninanspruchnahmen erfolgen durch das Vorhaben temporär im Bereich der Bauflächen und der erdverlegten Speiseleitung und dauerhaft im Bereich der Maststandorte für die Oberleitungen, der Standorte für Beleuchtungsmasten, des Wartungsweges inkl. Zufahrt sowie im Bereich des zu verlängernden Gleises 915. Überwiegend werden dabei bereits stark anthropogen überprägte Standorte beansprucht.

So liegt die BE-Fläche im Bereich des Bf Dornap-Hahnenfurth fast vollständig auf einer im Bestand bereits geschotterten Fläche. Hier kommt es jedoch im östlichen Teil der BE-Fläche kleinflächig zu temporären Flächeninanspruchnahmen von derzeit mit Gehölzen bestandenen Bereichen, die als schutzwürdiger Boden gem. Geologischem Dienst (GD 2004) ausgewiesen sind bzw. in der Bodenfunktionskarte der Stadt Wuppertal (Stadt Wuppertal, 2016) mit mittel bewertet werden.

Die erdverlegte Speiseleitung, der geplante Wartungsweg sowie das zu verlängernde Gleis 915 liegen vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der ehemaligen Bahnstrecke, d.h. vollständig im Bereich anthropogen stark überprägter Böden. Beeinträchtigungen von natürlichen Böden können hier ausgeschlossen werden.

Die Maststandorte für die Oberleitungen und die Beleuchtung sowie die Zufahrt zum Wartungsweg liegen ebenfalls überwiegend im Bereich der bestehenden Bahnanlagen bzw. stellen nur punktuelle Eingriffe mit sehr geringen Flächenumfängen dar, die außerhalb der bestehenden Bahnanlagen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Böden führen. Außerhalb der bestehenden Bahnanlagen liegt die Zufahrt zum Wartungsweg in einem Bereich mit geringer Bodenfunktion.

Auswirkungen auf die Bodenfunktionen (Filter-/Pufferfunktion, Speicher-/Reglerfunktion, biotische Lebensraumfunktion) im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich vollständig durch entsprechende Maßnahmen vermeiden (vgl. Kap. 7.1 der UVS, Anlage 15). Da unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Böden und von Vermeidungsmaßnahmen insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind, wird auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes im LBP und somit auch an dieser Stelle verzichtet. Indirekt wird die temporäre Flächeninanspruchnahme von Böden mit natürlicher Bodenfunktion auch über die Ermittlung der Eingriffe beim Schutzgut Biotop miterfasst und über entsprechende Maßnahmen multifunktional kompensiert.

#### **5.2.4.2 Grundwasser**

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes liegt im Bereich eines Karstgrundwasserleiters mit sehr ergiebigen bis ergiebigen Grundwasservorkommen sowie mit einer ungünstigen Schutzfunktion der Deckschichten. Analog zum Schutzgut Boden finden auch bzgl. des Schutzgutes Grundwasser die Eingriffe überwiegend im Bereich anthropogen stark veränderter Flächen statt (Schotterkörper der bestehenden Bahnanlage, Schotterfläche im Bereich der

BE-Fläche Bf Dornap-Hahnenfurth) und eine dauerhafte Versiegelung dieser Flächen ist nicht vorgesehen. Auswirkungen auf die Grundwasserfunktionen (Beeinträchtigung der Grundwasserergiebigkeit und der Grundwasserschutzfunktion) im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich wie beim Schutzgut Boden vollständig durch entsprechende Maßnahmen vermeiden (vgl. Kap. 7.1 der UVS, Anlage 15). Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic nicht vor.

Da unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Eingriffsflächen und von Vermeidungsmaßnahmen insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Grundwasser zu erwarten sind, wird auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes im LBP und somit auch an dieser Stelle verzichtet. Indirekt wird die temporäre Flächeninanspruchnahme von Flächen mit Bedeutung für das Grundwasser auch über die Ermittlung der Eingriffe beim Schutzgut Biotop miterfasst und über entsprechende Maßnahmen multifunktional kompensiert.

#### **5.2.4.3 Oberflächengewässer**

Bezüglich der Fließgewässer wird das Untersuchungsgebiet zum PFA Ic durchflossen vom Gausbach, vom Grenzbach, vom Gausbachgraben, vom Güntherbach sowie vom Bellenbuschbach, wobei der Grenzbach im Untersuchungsgebiet vollständig und auch der Gausbach im nördlichen Untersuchungsgebiet verrohrt sind. Südlich der Bahnlinie fließen in Richtung des Gausbachs der Holthausener Bach und ebenfalls der Bellenbuschbach. Letzterer mündet unmittelbar südlich der Bahntrasse in einen Teich und fließt nach Austritt aus dem Teich südlich parallel zum Bahnschotterkörper, bis er diesen unterquert. Im Norden des Untersuchungsgebietes ragt darüber hinaus gem. dem Datensatz der Bezirksregierung Düsseldorf (Obere Wasserbehörde) ein Teil des Überschwemmungsgebietes „Südliche ungeteilte Düssel und Nebengewässer“ in dieses hinein (betrifft den unverrohrten Teilabschnitt des Gausbaches). Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig außerhalb von Hochwasserrisiko- oder -gefahrengebieten.



Alle genannten Fließgewässer sind – mit Ausnahme des Bellenbuschbachs – nicht vom Eingriff betroffen. Auch das Überschwemmungsgebiet wird nicht beeinträchtigt.

Beim Bellenbuschbach wird im Bereich der Querung mit der Bahntrasse der im Bestand zerstörte Durchlass erneuert. Der Durchlass wird mit einer Übertiefe versehen, um in der Rohrsohle Sedimente anzuordnen und somit einen natürlichen Bachlauf zwischen den Gewässern Gausbach auf der nördlichen Seite der Bahntrasse und dem Bellenbuschbach auf der südlichen Seite herzustellen, d.h. durch das geplante Vorhaben wird eine Verbesserung der Bestandssituation herbeigeführt.

Um einen Eingriff in die Böschung des Gausbachs zu vermeiden, sind hier Fußpunktleuchten vorgesehen, die ca. alle 3 m an den Schwellen befestigt werden (siehe Kap. 7.1 der UVS, Anlage 15).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch z.B. Schadstoffe während der Bauphase und zum Schutz der Gewässer selbst sowie ihrer Uferbereiche sind entsprechende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (siehe Kap. 7.1 der UVS, Anlage 15).

Da weder die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fließ- und Stillgewässer noch das Überschwemmungsgebiet vom geplanten Vorhaben betroffen sind und der Eingriff am Bellenbuschbach sich positiv auf das vom Eingriff betroffene Gewässer auswirkt sowie unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, wird auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes im LBP und somit auch an dieser Stelle verzichtet.

### **5.2.5 Schutzgüter Luft / Klima und Landschaftsbild**

Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Das Vorhaben führt zu keinen relevanten Flächeninanspruchnahmen von klimarelevanten oder landschaftsbildprägenden Strukturen (z. B. Waldbereiche). Die Eingriffe erfolgen entweder punktartig (Maststandorte, Masten für die Beleuchtung, Zufahrt zum Wartungsweg) unmittelbar an der bestehenden Bahntrasse oder liegen direkt auf

dem bestehenden Schotterkörper der in Teilen stillgelegten Bahntrasse (Verlängerung Gleis 915). Die erforderlichen Bauflächen liegen überwiegend im Bereich bereits versiegelter bzw. überprägter Flächen (Schotterplatz Bf Dornap-Hahnenfurth) oder auf Grünland. Lediglich beim Bf Dornap-Hahnenfurth gehen temporär in geringem Umfang Gehölze verloren; nach Abschluss der Bauarbeiten können diese wiederhergestellt werden.

Aufgrund der Lage des Vorhabens überwiegend außerhalb von Siedlungen und aufgrund der bahnbegleitenden Gehölze kommt es darüber hinaus zu keinen erheblichen dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen oder Überformungen der Landschaft. Die bahnbegleitenden Gehölze übernehmen eine abschirmende Wirkung zur Bahn hin.

Gehölzrodungen sind durch die Anlage des Sicherheitsstreifens und geringfügig durch eine BE-Fläche sowie die Zufahrt zum Wartungsweg erforderlich. Betroffen sind trassenbegleitende Gehölzbestände, so dass auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf das Lokal- und Regionalklima gegeben sind.

Auf eine detaillierte Betrachtung der Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild wird im LBP und somit auch an dieser Stelle verzichtet.

### **5.2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Als Kulturgüter im Sinne des UVPG sind raumwirksame Ausdrucksformen der Entwicklung von Land und Leuten anzusprechen, die für die Geschichte des Menschen von Bedeutung sind (z.B. bauliche Anlagen, archäologische Fundstellen und historische Kulturlandschaften als raumwirksame Flächen und Objekte im Gegensatz zu immateriellen geistigen Schöpfungen wie Musik oder Sprache). Objekte, die die naturhistorische Entwicklung dokumentieren und damit für den Menschen Zeugniswert besitzen, zählen ebenfalls zu den Kulturgütern (z.B. Naturdenkmale als Einzelschöpfungen der Natur). Geschichtliche Zeugnisse sind nicht reproduzierbar, sie gelten daher als schutzwürdig.

Neben Baudenkmalern gibt es Bodendenkmäler, die historische Zeugnisse aus dem Leben des Menschen darstellen. Nach Auskunft des Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR) liegen keine konkreten Hinweise auf

die Existenz von Boden-, Bau- und Kunstdenkmälern für das Plangebiet vor. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich aufgrund der zahlreichen Bodeneingriffe im Zusammenhang mit der Errichtung und Nutzung der vorhandenen Anlagen, Bauten, Straßen und Bahnlinien im Plangebiet keine archäologischen Relikte mehr erhalten haben. Zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen bei der Entdeckung von Bodenfunden im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich die §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NRW zu beachten.

Eine Abfrage von Denkmälern und denkmalgeschützten Bereichen bei der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Wuppertal (Oktober 2016) hat ergeben, dass folgende Denkmäler im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic liegen:

- Baudenkmal Wohnhaus Schlehenweg 6, Wuppertal (Denkmal-Nr. 3403),
- Baudenkmal Stellwerk DO, Dornap, Schlehenweg, Wuppertal (Denkmal-Nr. 3640),
- Baudenkmal Wohnhaus Schlehenweg 12, Wuppertal (Denkmal-Nr. 375),
- Baudenkmal Wohnhaus Schlehenweg 14, Wuppertal (Denkmal-Nr. 376),
- Eilgutschuppen Bf Vohwinkel, Bahnstraße 14, Wuppertal (Denkmal-Nr. 800),
- Empfangsgebäude Bf Vohwinkel, Bahnstraße 16, Wuppertal (Denkmal-Nr. 800),
- Bahnpostgebäude Bf Vohwinkel, Bahnstraße 18, Wuppertal (Denkmal-Nr. 1869),
- Dienstwohnung zum Bf Vohwinkel, Bahnstraße 20, Wuppertal (Denkmal-Nr. 1869).

Die genannten Denkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen, eine Inanspruchnahme oder unmittelbare Beeinträchtigung der genannten Denkmale kann ausgeschlossen werden.

Als sonstige Sachgüter werden raumwirksame Strukturen bezeichnet, die einer menschlichen Nutzung unterliegen, so z.B. Wohngebäude, Gewerbe- und

Industrieanlagen, Erholungseinrichtungen, Sport- und Freizeitstätten, Verkehrsinfrastrukturen, Ver- und Entsorgungsanlagen etc.. Ebenfalls zum Schutzgut sonstige Sachgüter werden die nutzbaren Ressourcen wie Land- und Forstwirtschaft oder Wasserwirtschaft gezählt. Ihre Nutzungsfähigkeit ist nach § 1 Abs. 1 BNatSchG nachhaltig zu sichern. Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

### **5.2.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Unter Wechselwirkungen werden die funktionalen und strukturellen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern oder zwischen den Schutzgütern verstanden, sofern sie aufgrund einer zu erwartenden Projektwirkung von entscheidungserheblicher Bedeutung sind. Sie beschreiben somit die Umwelt als funktionales Wirkungsgefüge.

Die vorliegende Umweltprüfung verfolgt prinzipiell einen schutzgutbezogenen Ansatz und berücksichtigt dabei nur die Schutzgüter, für die erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die wesentlichen Umweltfaktoren, -funktionen und -prozesse werden dabei jeweils einem relevanten Schutzgut zugeordnet. Dabei werden, soweit entscheidungserheblich, auch Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern mitbetrachtet (z.B. Wechselwirkungen zwischen Bodenschutz und Vorkommen von Biotopen). Darüberhinausgehende ökologische Wechselwirkungen sind derzeit nicht erkennbar.

Auswirkungen auf die Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die relevanten Schutzgüter Biotop und Tiere erfasst. Auf der Grundlage der Beschreibung der ökologischen Wirkungs- und Funktionszusammenhänge werden über die Einzelwirkungen hinaus die Beeinträchtigungen der landschaftsraumtypischen Wechselwirkungen dargestellt und qualitativ beschrieben, soweit eine entscheidungserhebliche Bedeutung erkennbar ist.

## 5.2.8 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete

Das geplante Vorhaben liegt gem. dem Landschaftsplan Wuppertal-Nord (Stadt Wuppertal, 2012) ca. ab der EÜ „Am Sandfeld“ nach Osten / Südosten hin fast vollständig im Landschaftsschutzgebiet (LSG). Die Eingriffsflächen liegen nahezu vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der Bahnstrecke bzw. unmittelbar angrenzend an diese. 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.

Im Bereich des Holthäuser Baches südlich der Bahntrasse befindet sich ein LSG mit besonderer Festsetzung („Aue des Holthäuser Baches mit Streuobstwiesen“ (LSG 4708-0013 bzw. gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord Nr. 2.4.3)). Das Schutzgebiet ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Weitere Schutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic nicht vorhanden.

Nach § 30 BNatSchG oder § 42 LNatSchG NRW geschützte Biotope finden sich gem. dem Fachinformationssystem des LANUV (@LINFOS) südlich der Bahntrasse mit dem Holthäuser Bach (GB-4708-242) und dem Gausbachgraben mit dem unmittelbar südlich der Bahnlinie liegenden Teich (GB-4708-244). Die genannten Biotope sind vom Eingriff nicht betroffen.

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

Das Naturdenkmal „Böschung der Ladestraße zum Güterbahnhof Dornap-Hahnenfurt“ (gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Textliche Festsetzung ND 2.6.2) grenzt nördlich an das Vorhaben an. Es ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Der Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Stand 2012, bildet im Bereich des Holthäuser Baches zudem den Geschützten Landschaftsbestandteil „Aue des Holthäuser Baches mit Streuobstwiesen“ (Ordnungsnummer LB 2.8.2) ab. Auch dieser Bereich ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 39 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG NRW (festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus anderen Vorhaben) (siehe Unterlage 16.2: Bestands- und Konfliktplan). Es handelt sich um die „Halde Hahnenfurth“ und die „Böschung an der Düsseldorfer Straße“ (beides Maßnahmenflächen für das Vorhaben „Verlängerung der Regiobahn“; Vorhabenträger Regiobahn). Darüber hinaus handelt es sich um die Fläche „Süderweiterung Hahnenfurth“ (Vorhabenträger Rheinkalk). Die Flächen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, das Überschwemmungsgebiet liegt vollständig außerhalb vom Vorhabenbereich.

### **5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Auf der Basis der zusammenfassenden Darstellung wird eine Bewertung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens durchgeführt. Eine Abwägung mit anderen, nicht umweltrechtlichen Belangen wird in diesem Stadium nicht vorgenommen.

Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens ist das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Abwägung mit anderen Belangen zu berücksichtigen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV).

Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Eisenbahnbaumaßnahmen enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Die vorstehend unter Abschnitt B Ziffer 5.2 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach

den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein.

### **5.3.1 Schutzgut Menschen einschließlich menschliche Gesundheit**

Am Ort des geplanten Ausziehgleises 915 bestand bereits ein Ausziehstumpfgleis des Bahnhof Dornap-Hahnenfurth. So kann das neue Ausziehgleis auf einem bereits bestehenden Bahntrassenbauwerk gebaut werden.

Derzeit fahren in den Bahnhof Dornap-Hahnenfurth in Wuppertal maximal 2 Güterzüge im Tageszeitraum ein und aus (4 Fahrten insgesamt). Für die Nutzung des Neubaugleises und die Nutzung des Bahnhofs werden daher in den Berechnungen 4 Fahrten im Tageszeitraum und – um konservativ den Nachtzeitraum abzubilden - eine Güterfahrt nachts angesetzt. Zudem werden 8 Rangierfahrten pro Tag im Bereich des eigentlichen Bahnhofs angesetzt.

Die Annahmen sind sachgerecht.

#### *Erschütterungen / Sekundärschall Elektrifizierung*

Durch die Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur selbst ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Einhaltung der Orientierungswerte zur Beurteilung von Körperschallimmissionen und der Anhaltswerte der DIN 4150-2 zur Beurteilung von Erschütterungsmissionen.

#### *Erschütterungen / Sekundärschall Fahrbetrieb und Verlängerung Ausziehgleis 915*

Auch hinsichtlich der Ausbaustrecke ist die Einhaltung der Orientierungswerte zur Beurteilung von Körperschallimmissionen und der Anhaltswerte der DIN 4150-2 zur Beurteilung von Erschütterungsmissionen sichergestellt. Es ist davon auszugehen, dass ab einer Entfernung von 15 m zum Güterzuggleis die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 für Erschütterungswerte in Wohngebieten

für den Tag- und Nachtzeitraum bei der vorgesehenen Frequentierung eingehalten werden. Die minimale Entfernung zwischen den Wohngebäuden und dem Ausziehgleis 915 beträgt 20 m.

#### Luftschallimmissionen Elektrifizierung

Aufgrund der Elektrifizierung ergeben sich keine Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV.

#### Luftschallimmissionen Fahrbetrieb und Verlängerung Ausziehgleis 915

Aus der Gleiserweiterung des Stumpfgleises 915 resultiert aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung des Beurteilungspegels zum Tages- und Nachtzeitraum an zahlreichen Immissionsorten. Es entsteht allerdings kein Anspruch auf Schallschutz, da die Grenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionsorten eingehalten werden.

#### Gesamtverkehrslärm

Nach geltender Rechtsprechung zur Problematik des Gesamtverkehrs (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95) dürfen hohe Vorbelastungen durch den Bau eines Verkehrsweges nicht durch Zunahme der Schallimmissionen erstmalig zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die gesundheits- und eigentumsgefährdend ist. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass Beurteilungspegel von 70 - 75 dB(A) am Tag und 60 - 65 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten als gesundheitsgefährdend anzusehen sind. Im Fall vorhandener gesundheitsschädlicher Pegel dürfen diese nicht weiter zunehmen.

Eine Betrachtung des Gesamtlärms ist vorliegend ebenso wie die Betrachtung der Schallquelle „Straße“ nicht erforderlich, da sich die Änderungen und die damit vorliegend erforderliche Betrachtung ausschließlich auf die Quelle „Schiene“ beziehen.

#### Elektromagnetische Verträglichkeit

Im Ergebnis konnte gemäß dem vorliegenden EMV-Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 20) für alle Expositionen im PFA Ic die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkungsbereichen dritter



Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht.

Darüber hinaus liegen mit Stand vom 20.04.2016 keine Hochfrequenzanlagen 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 angewandt.

#### Schallschutz für den Baubetrieb

Durch den zu erwartenden, temporären Baulärm sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

### **5.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschließlich biologische Vielfalt**

Fachgesetzliche Bewertungsgrundlage zum Schutz von Tieren, Pflanzen und der biologischen Vielfalt ist das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Erhebliche Beeinträchtigungen sind durch das vorliegende Vorhaben ausschließlich beim Schutzgut Biotop durch die Verluste von hoch und mittel bedeutenden Biotoptypen gegeben. Die Inanspruchnahme von gering bedeutenden Biotoptypen stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar, der Verlust geht jedoch gemäß Methodik Eingriffsermittlung in die Bilanz mit ein.

Das geplante Vorhaben führt im Sinne des § 14 (1) BNatSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass bzgl. des Schutzgutes Biotop Biotoptypen von mindestens mittlerer Bedeutung vom Eingriff betroffen sind.

Schutzgebiete und geschützte Biotop sind von der Maßnahme nicht betroffen.

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

Unter Berücksichtigung sämtlicher im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 16 der Planunterlagen) formulierten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen können die prognostizierten Eingriffe entsprechend den Gesetzesvorgaben kompensiert werden. Der Vorhabenträgerin wird daher aufgegeben, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen entsprechend einzuhalten und durchzuführen sind.

Außerdem hat sie eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen. Durch diese Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v.a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

Insgesamt ist nicht zu befürchten, dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen gegeben sein wird. Die biologische Vielfalt bleibt im Vergleich zum Status-Quo erhalten, da die genetische Vielfalt, die Arten- und die Ökosystemvielfalt durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Festsetzung der Rückschnittszone (siehe Abschnitt A Ziffer 5.2) nachträglich reduziert wurde. Damit werden auch die Eingriffe in Natur- und Landschaft reduziert. Hier ist sowohl eine Betrachtung jeder Einzelmaßnahme durchzuführen sowie im Anschluss eine Überprüfung der Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen.

### **5.3.3 Artenschutz**

Als Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 17 der Planunterlagen) wird festgestellt, dass neben den im Gutachten aufgezeigten Vermeidungsmaßnahmen keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen

men i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich sind. 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.

Aus den Ergebnissen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 17 der Planunterlagen) lassen sich insgesamt keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bei Umsetzung des hier projektierten Vorhabens ableiten.

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 16 der Planunterlagen) und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 17 der Planunterlagen) dargestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die seitens der Höheren Naturschutzbehörde formulierten Auflagen bzw. Nebenbestimmungen umzusetzen (siehe Abschnitt A Ziffern 5.5).

#### **5.3.4 Schutzgut Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer**

Die Bauflächen liegen teilweise außerhalb von bereits überprägten Standorten und sind hier empfindlich gegen Bodenverdichtung und Schadstoffeinträge. Durch die entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 16 der Planunterlagen) vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, die durch die ökologische Baubegleitung zu überwachen sind, können alle Konflikte beim Schutzgut Boden vollständig vermieden werden.

Zum Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer werden in der UVS (Anlage 15 der Planunterlagen) und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 16 der Planunterlagen) Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen beschrieben. Durch die vorgesehenen Maßnahmen können alle Konflikte beim Schutzgut Grundwasser vollständig vermieden werden.

Hinsichtlich der Oberflächengewässer werden mit den genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen überwiegend vermieden. Zumutbare Alternativen zum geplanten Vorhaben sind nicht gegeben, so dass es zu den in der UVS dargestellten unvermeidbaren,

mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen auf die relevanten Schutzgüter kommt.

Durch die von dem zuständigen Wasser- und Bodenverband (BRW) und der Unteren Wasserbehörde (UWB Stadt Wuppertal) aufgeführten Nebenbestimmungen (Abschnitt A Ziffern 5.4) sollen Beeinträchtigungen für das Grundwasser und die Oberflächengewässer weitestgehend vermieden werden.

Zusammenfassend sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Grundwasser und das Oberflächenwasser zu erwarten, wenn die Vorgaben der zuständigen Wasserbehörde sowie des zuständigen Wasser- und Bodenverbandes eingehalten werden. Das Eisenbahnbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen für das Schutzgut Wasser vereinbar.

### **5.3.5 Schutzgüter Luft / Klima, Landschaftsbild**

Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Das Vorhaben führt zu keinen relevanten Flächeninanspruchnahmen von klimarelevanten oder landschaftsbildprägenden Strukturen (z. B. Waldbereiche). Die Eingriffe erfolgen entweder punktförmig (Maststandorte, Masten für die Beleuchtung, Zufahrt zum Wartungsweg) unmittelbar an der bestehenden Bahntrasse oder liegen direkt auf dem bestehenden Schotterkörper der derzeit in Teilen stillgelegten Bahntrasse (Verlängerung Gleis 915). Die erforderlichen Bauflächen liegen überwiegend im Bereich bereits versiegelter bzw. überprägter Flächen (Schotterplatz Bf Dornap-Hahnenfurth) oder auf Grünland. Lediglich beim Bf Dornap-Hahnenfurth gehen temporär in geringem Umfang Gehölze verloren; nach Abschluss der Bauarbeiten können diese wiederhergestellt werden.

Aufgrund der Lage des Vorhabens überwiegend außerhalb von Siedlungen und aufgrund der bahnbegleitenden Gehölze kommt es darüber hinaus zu keinen erheblichen dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen oder Überformungen der Landschaft. Die bahnbegleitenden Gehölze übernehmen eine abschirmende Wirkung zur Bahn hin.

Gehölzrodungen sind durch die Anlage des Sicherheitsstreifens und geringfügig durch eine BE-Fläche sowie die Zufahrt zum Wartungsweg erforderlich. Betroffen sind trassenbegleitende Gehölzbestände, so dass auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf das Lokal- und Regionalklima gegeben sind.

Die Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild werden durch die Umsetzung der Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt. Es ergeben sich unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

### **5.3.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter können ausgeschlossen werden. Die in der UVS (Anlage 15 der Planunterlagen) genannten Denkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen, eine Inanspruchnahme oder unmittelbare Beeinträchtigung der genannten Denkmale kann ausgeschlossen werden.

### **5.3.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Bestehende Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden in den vorstehenden Ausführungen dargestellt (Abschnitt B Ziffer 5.2). Durch die Realisierung des Vorhabens werden sich diese im Grundsatz nicht verändern.

### **5.3.8 Alternativen**

Gemäß § 6 Absatz 3 Nr. 5 UVPG hat die Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzulegen. Im Rahmen der Variantenprüfung besteht die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheb-

lichen Materials berücksichtigt und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung eingestellt werden (vgl. Ziekow in ders., Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 189; BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09 –, NVwZ 2009, 986 und juris Rn.5).

Eine rechtlich bindende Verpflichtung zur Wahl der umweltfreundlichsten Trassen- oder Ausführungsvariante ergibt sich aus dem UVPG nicht. Eine vergleichende Darstellung der Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten ist allerdings durch das UVP-Recht vorgegeben. Die Auswahlgründe sind in die Abwägung zum Planfeststellungsbeschluss einzustellen. Sie können dort überwunden werden, falls andere Belange die Belange der Schutzgüter nach UVPG überwiegen.

Das Vermeidungsgebot der naturschutzrechtlichen „Eingriffsregelung“ ist striktes Recht und in der Abwägung nicht überwindbar. Allerdings wird das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot rechtlich im Sinne einer Eingriffsverminderung interpretiert, was bedeutet, dass bei Verwirklichung des Vorhabens am vorgesehenen Ort erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder vermindert werden müssen. Technisch mögliche Optimierungsmaßnahmen am vorgesehenen Ort sind durchzuführen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entschieden, für die S-Bahnlinie S 28 elektrische Fahrzeuge anzuschaffen und einzusetzen. Durch diese Entscheidung ist die Elektrifizierung für den Betrieb der Strecke alternativlos.

Zur Umsetzung der Elektrifizierung ist die Verlegung einer Speiseleitung erforderlich. Die erforderliche Speiseleitung für die Stromversorgung der geplanten Oberleitungsanlagen der Regiobahn GmbH wird vom Bf Wuppertal-Vohwinkel in den Bf Dornap-Hahnenfurth errichtet. Die Speiseleitung wird teilweise erdverlegt, teilweise auf bestehenden Masten (entlang der DB Strecke von Wuppertal nach Essen) bzw. neu zu errichtenden Masten im Bereich des Bf Dornap-Hahnenfurth geführt. Eine alternative Energieversorgung steht nicht

zur Verfügung. Die Trasse zur Verlegung der Speiseleitung wurde aus Umweltgesichtspunkten so gewählt, dass Beeinträchtigungen weitestgehend vermieden werden.

Bedingt durch die Verlängerung der Strecke Richtung Wuppertal muss das heute im Westkopf des Bf Dornap-Hahnenfurth stattfindende Rangieren in den Ostkopf verlegt werden, um nicht auf der S-Bahnstrecke rangieren zu müssen. Hierfür ist die Verlängerung des Gleises 915 sowie als unmittelbar notwendige Folgemaßnahme die Erneuerung des Bellenbuschbachdurchlasses erforderlich. Parallel zum Gleis 915 wird ab km 20,8+48 ein Wartungsweg Richtung Tescher Tunnel angelegt.

Auch zu diesen Maßnahmen bestehen keine Alternativen. Vielmehr wird im Hinblick auf den Bellenbuschbachdurchlass eine ökologische Maßnahme realisiert.

Ein Verzicht auf die Elektrifizierung wäre im Hinblick auf die Verringerung der Emissionsbelastung (Reduzierung der Luftschadstoffe) keine Option.

#### **5.4 Zusammenfassung**

Durch die geplante Elektrifizierung und die Verlängerung des Gleises 915 im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth ist mit den o.g. Auswirkungen auf unterschiedliche Umweltbereiche zu rechnen. Die eingriffsbedingten Beeinträchtigungen sind nach den Regelungen in den planfestgestellten (Plan)Unterlagen, insbesondere der UVS (Anlage 15) sowie des LBP (Anlage 16), und den Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses durch Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf ein umweltverträgliches Maß zu reduzieren.

Im Wesentlichen lassen sich durch das gewählte Bauverfahren die baulich erforderlichen Eingriffe und Beeinträchtigungen minimieren. Im Übrigen sind sie zeitlich begrenzt.

Betriebliche Immissionen werden durch Maßnahmen nach dem Stand der Technik vermieden.

Weitere wesentliche Umweltbeeinträchtigungen entstehen bzw. verbleiben nicht.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass das Vorhaben nach den vorgelegten Unterlagen und Stellungnahmen der Umweltfachbehörden bei Beachtung der in den Beschluss übernommenen Auflagen nur zu hinnehmbaren und fachgesetzlich zulässigen Umweltbeeinträchtigungen führt. Es kann bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Beachtung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

## **6. Materiell-rechtliche Bewertung**

### **6.1 Planrechtfertigung**

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entschieden, dass die S-Bahn-Linie S 28 (Regiobahn) von Wuppertal (Einschleifung S 9) nach Kaarst künftig mit Elektrofahrzeugen statt mit Dieselfahrzeugen betrieben werden soll. Weitere Änderungen im Betriebsablauf sind nicht vorgesehen. Eine Erhöhung der bestehenden Streckengeschwindigkeiten und der Frequenz ist nicht geplant.

Die von der S-Bahnlinie S 28 befahrenen Strecken der DB Netz AG v.u.n. Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Gerresheim sind elektrifiziert. Die Aufforderung, die gesamte Strecke künftig mit Elektrofahrzeugen zu befahren, bedingt, dass die bisher nicht elektrifizierten Streckenabschnitte der Regiobahn GmbH elektrifiziert werden müssen.

Die zu elektrifizierenden Bereiche sind in 5 Planfeststellungsabschnitte (PFA I = PÄ 9, Ia, Ic, II und III) unterteilt. Der ursprünglich geplante PFA Ib ist entfallen. Die Streckengeschwindigkeit für den S-Bahnverkehr ist mit max. 100 km/h im PFA I (Planänderungsabschnitt) vorgegeben, die vorhandene Streckengeschwindigkeit von 80 km/h im PFA II und III wird beibehalten.

Bedingt durch die Verlängerung der Strecke vom Bf Mettmann-Stadtwald über den Bf Dornap-Hahnenfurth in Richtung Wuppertal (Einschleifung S 9) muss



das heute im Westkopf des Bf Dornap-Hahnenfurth stattfindende Rangieren in den Ostkopf verlegt werden, um nicht auf der S-Bahnstrecke rangieren zu müssen. Hierfür ist die Verlängerung des Gleises 915 im Bf Dornap-Hahnenfurth erforderlich. Damit einher geht als unmittelbar notwendige Folgemaßnahme die Erneuerung des Bellenbuschbachdurchlasses. Parallel zum Gleis 915 wird ab km 20,8+48 ein Wartungsweg Richtung Tescher Tunnel angelegt. Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 22 AEG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) und den Anforderungen an eine Enteignung (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (stRspr; vgl BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00; Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88; Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82; OVG NRW, Urteil vom 20.08.1997, 23 A 275/96; BVerwG, Urteil vom 20.04.2005, 9 A 65.04, BVerwGE 123, 286 <290f.>). Diesen Anforderungen genügt der Plan für die Elektrifizierung der Regiobahn im Planfeststellungsabschnitt Ic und die damit verbundenen unmittelbaren Folgemaßnahmen.

In § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG wird als Ziel des Gesetzes formuliert, dass es der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt dient. In § 2 Abs. 12 AEG wird der Schienenpersonennahverkehr definiert als ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken.

Aus den v.g. Regelungen lässt sich hinreichend deutlich erkennen, dass es insbesondere auch der Bewältigung des Schienenpersonennahverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsbereich und Regionalverkehr dient und den Zweck verfolgt, die Wohngebiete, Arbeitsstätten und sonstigen Einrichtungen im örtlichen Ballungsraum und der Region für den Einzelnen mit öffentlich zugänglichen Verkehrseinrichtungen erreichbar zu machen. Dazu gehört auch, dass durch die Änderung und den Ausbau bestehender Verbindungen die Bedingungen für den zügigen und ökologisch verträglicheren Eisenbahnverkehr verbessert werden. Das Vorhaben, die Strecke der S 28 zu elektrifizieren und damit die Attraktivität zu steigern, dient diesem Ziel.

Das beantragte Vorhaben entspricht den Zielen der Fachgesetze.

Diesen Gedanken nimmt ebenfalls das ÖPNVG NRW in seinem § 1 auf. In § 1 Absatz 1 ÖPNVG NRW wird ausgeführt, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. In Abs. 2 wird ergänzt, dass ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linien- sowie diesen ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Gelegenheitsverkehr ist, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Für den schienegebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz nach § 1 Abs. 3 ÖPNVG NRW insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird. Diese Anforderungen erfüllt die Regiobahn Infrastruktur auf der S 28.

Mit der Verwirklichung des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens werden durch die Regiobahn GmbH unmittelbar zum Wohl der Allgemeinheit öffentliche Aufgaben des ÖPNV/SPNV im Sinne des AEG wahrgenommen.

Insgesamt ist das Vorhaben aus den v. g. Gründen vernünftigerweise geboten und sinnvoll, so dass sowohl die Planrechtfertigung wie auch das besondere öffentliche Interesse an der Verwirklichung der Maßnahme festzustellen ist.

## 6.2 Planungsleitsätze

Die Planung für die Elektrifizierung der S-Bahnstrecke S 28, vorliegend des Planfeststellungsabschnitts Ic mit der Verlegung der Speiseleitung vom Bf Wuppertal-Vohwinkel nach Bf Wuppertal Dornap-Hahnhenfurth sowie die Verlängerung des Gleises 915 einschließlich der weiteren Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, orientiert sich an den im Allgemeinen Eisenbahngesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§§ 13 - 15 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

## 6.3 Abwägung

### 6.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 18 AEG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen (siehe Abschnitt B Ziffer 6.2 dieses Beschlusses) anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 2 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, NVwZ 1991, S. 69). Auch § 50 BImSchG ist eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist – wie den Darlegungen entnommen werden kann – in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren aufgrund der konkreten Planungssituation entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Eingriffe in die Rechte der Betroffenen, die nach der Abwägung des Planungskonzepts für das Eisenbahnvorhaben erforderlich sind, sind danach nicht unverhältnismäßig - gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung eines außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens.

### **6.3.2 Verkehrliche Belange**

Bei der Regiobahn S 28 handelt es sich um eine planfestgestellte Eisenbahnverbindung zwischen Wuppertal-Vohwinkel (Einschleifung S 9) über Mettmann-Stadtwald – Düsseldorf-Gerresheim – Neuss-Hbf bis Kaarst. Dabei handelt es sich um eine wichtige Strecke des SPNV. Die SPNV-Strecke wird über die bestehende Planfeststellung hinaus nicht verändert.

Darüber hinaus dient die Strecke vom Bf Wuppertal Dornap-Hahnenfurth in Richtung Düsseldorf als Güterstrecke zum Abtransport von Material aus dem Kalksteinabbau. Die hierfür erforderlichen Rangierarbeiten fanden bisher im Westkopf des Bf Dornap-Hahnenfurth statt. Da dieser Bereich durch den 2-gleisigen Aus- und Neubau der SPNV-Strecke überplant wurde, musste der Rangierbereich in den Ostkopf des Bahnhofs verlegt werden. Diese Verlagerung macht die Verlängerung des Gleises 915 erforderlich. Darüber hinaus dient die Trasse der Heranführung der Speiseleitung vom Bf Wuppertal-Vohwinkel zum Bf Dornap-Hahnenfurth und dient der Elektrifizierung der SPNV-Strecke.

Die Maßnahmen sind zur Verbesserung des SPNV unabdingbar.

### **6.3.3 Planungsvarianten**

Alternativen zur Elektrifizierung der Strecke bestehen nicht.

Die Lage der Maststandorte, die Verlegung der Speiseleitung und die Lage des Gleises 915 wurden im Rahmen der UVP geprüft. Die am Wenigsten belastende Variante wurde ausgewählt.

### **6.3.4 Immissionsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Eisenbahnbaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Eisenbahnvorhaben zu berücksichtigen sind, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

#### **6.3.4.1 Lärmschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Die Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes kann vorliegend unterbleiben, da sich entsprechend dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung keine Ansprüche auf Schallschutz ergeben.

#### **Elektrifizierung**

Von der Elektrifizierung selbst geht keine Veränderung der Schallimmissionen aus.

#### **Verlegung der Speiseleitung**

Von der Verlegung der Speiseleitung geht ebenfalls keine Veränderung der Schallimmissionen aus. Die Leitung wird teilweise im Boden verlegt und teilweise auf Masten geführt.

## **Verlegung des Gleises 915**

Durch die Erweiterung des Gleises 915 im Bf Dornap-Hahnenfurth für den Güterverkehr kann es zu veränderten Schallimmissionen kommen. Diese sind nach der folgenden Abstufung zu bewerten.

## **Rechtsgrundlagen und Methodik**

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Eisenbahnbau nach den folgenden, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen.

### § 50 BImSchG – Trennungsgebot

Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

Der Immissionsschutz stellt für die eisenbahnrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Eisenbahnplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 73.82, VklBl. 1985, S. 639).

Die vorgesehene Trassierung zur Verlängerung des Gleises 915 ist aus oben bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Zu prüfen ist daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

## § 41 BImSchG / 16. BImSchV – Verkehrslärmvorsorge.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese bauliche Maßnahme keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Begriff der „schädlichen Umweltauswirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE, 332 [361]).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80, DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von öffentlichen Straßen und Schienenwegen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, um nach



dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Andere Regelwerke, die (wie z. B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden daher vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhabenträger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Schienenweg und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8. Nov. 1994, 7 B 73/94, NVwZ 1995, 993).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass der nach Anlage 2 (zu § 4) - Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) - ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nrn. 1 bis 4, baulichen Anlagen im Außenbereich nach Nrn. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Für Außenwohnbereiche (z. B. Terrassen, Balkone) sind dabei nur die jeweiligen Tageswerte für das betreffende Gebiet anzusetzen. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch

(durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, juris Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, juris Rn. 8). Auch Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

#### **6.3.4.1.1 Bau und wesentliche Änderung eines Schienenweges**

Die oben genannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden nur Anwendung beim (Neu)Bau oder bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Schienenwege.

Die Elektrifizierung einschließlich der Errichtung der Maste stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, führt aber nicht zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV.

Die Verlängerung des Gleises 915 mit gleichzeitiger Verschiebung der Gleislage in die Mitte des vorhandenen Bahndamms stellt innerhalb von Rangier- und Umschlagbahnhöfen keinen Neubau und keine Erweiterung eines Schienenweges um durchgehende Gleise im Sinne der 16. BImSchV, sondern einen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg dar.

Die Änderung eines Schienenweges ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Bei der vorliegenden Baumaßnahme ist somit im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs zu prüfen, ob sich durch die Erhöhung der Beurteilungspegel eine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne der 16. BImSchV ergibt. Die Beurteilung der Immissionen für die Gleisverlängerung erfolgt im Falle der wesentlichen Änderung anhand der zulässigen Grenzwerte.

#### **6.3.4.1.2 Verkehrsprognose**

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose. In seinem Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die einem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden sein (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 96; für Schienenwege insbesondere Urteil vom 08.09.2016, 3 A 5.15 oder Urteil vom 13.12.2018, 3 A 17.15).

Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25.12, juris Rn. 30; BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, 7 A 2.15, juris Rn. 40).

Für die Verlängerung des Ausziehgleises wurde in zulässiger Weise keine gesonderte Verkehrsprognose erstellt. Das Betriebsprogramm der Regiobahn wird durch die Elektrifizierung sowie die Verlängerung des Ausziehgleises 915 nicht geändert. Hinsichtlich der Lärmbelastung im Bf Dornap-Hahnenfurth und auf dem Gleis 915 wurden (wie bisher) 4 Güterzugfahrten am Tag und (konservativ) 1 Güterzugfahrt in der Nacht sowie 8 Rangierfahrten zugrunde gelegt. Diese Angaben entsprechen mindestens den derzeitigen Verkehrsverhältnissen. Eine Änderung der Verkehrsbelastung ist nicht vorgesehen. Sollte diese

zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden sollen, wäre eine neue Bewertung der Lärmbelastung der Anwohner erforderlich.

#### **6.3.4.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung**

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Schienenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Die Verkehrslärmberechnung genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend den allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab. Die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt.

#### **6.3.4.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel**

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08; OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechender Berechnungen.

Zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen wird grundsätzlich ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o. g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist- Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe und dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel.

#### **6.3.4.1.5 Berechnungsergebnisse und Lärmschutzkonzept**

Durch die Elektrifizierung kommt es zu keinen Änderungen der Lärmimmissionen, sodass hier keine wesentliche Änderung i.S. der 16. BImSchV vorliegt.

Für den Bereich der Verlängerung des Ausziehgleises 915 wurde das Vorliegen einer wesentlichen Änderung durch den Vergleich der Pegel der Schallimmissionen des Prognose-Ohne-Falls mit dem Prognose-Mit-Fall ermittelt.

Durch die Gleiserweiterung des Stumpfgleises 915 um ca. 130 m resultiert eine Erhöhung des Beurteilungspegels um  $>2,1$  dB(A) sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum an 24 Immissionsorten innerhalb des Bereichs des erheblichen baulichen Eingriffs. An diesen Immissionsorten liegt gemäß der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vor.

Aufgrund der Berechnungsergebnisse ergeben sich jedoch keine Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz nach der 16. BImSchV für die betroffenen Gebäude, da die Beurteilungspegel im Prognose-Mit-Fall die Immissionsgrenzwerte weder im Tages- noch im Nachtzeitraum überschreiten.

Die geplante Eisenbahnbaumaßnahme kann den Anliegern auch unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimm-

ten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit zugemutet werden. Die Beurteilungspegel liegen trotz Erhöhungen ganz überwiegend weiterhin deutlich unter den Grenzwerten.

#### **6.3.4.1.6 Gesamtlärm**

Grundsätzlich ist lediglich der Lärm in die Betrachtung einzubeziehen, der von dem zu bauenden bzw. zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Sowohl die 16. BImSchV als auch § 41 Abs. 1 BImSchG stellen hierauf maßgeblich ab (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9/95, BVerwGE 101, 1). Gem. der Anlagen 1 und 2 zur 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg getrennt zu berechnen. Die Verordnung sieht zudem weder eine Regelung über die Berechnung von Gesamtbeurteilungspegeln noch ein Berechnungsverfahren für die Kostentragung vor.

Allerdings ist eine Ausnahme dann rechtlich geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt eine Lärmbelastung erreicht, die zu Gesundheitsgefahren oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt. Aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 bzw. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG folgt, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die zu einem nicht rechtfertigenden Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum führen kann (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9/95, Rn. 35). Der Staat ist zudem verpflichtet, durch sein Verhalten nicht die Gesundheit des Einzelnen zu verletzen. Aus diesem Grund dürfen zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen nicht eine Gesamtbelastung erreichen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13/99, Rn. 89).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV bieten — wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt — an sich bereits einen Schutz vor erheblichen Belästigungen. Ein Übergang zur Gesundheitsgefährdung ist damit jedoch nicht gesetzt, sondern er ist bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.2003, 9 A 1/02). In diesem Bereich billigt das BVerwG dem Ordnungsgeber einen weiten Gestaltungsspielraum zu. Das

Gericht nahm an, dass der Ordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er davon ausgegangen wäre, dass bei der verbundenen Planfeststellung mehrerer Verkehrswege Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen sind (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 41).

Das BVerwG geht inzwischen in gefestigter Rechtsprechung von einer Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete aus, wenn die Immissionspegel jedenfalls oberhalb von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts liegen (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 42; Urteil vom 15.12.2011, 7 A 11/10, Rn. 30). Soweit es sich um Gebiete handelt, die auch dem Wohnen dienen, scheint das Bundesverwaltungsgericht die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB (A) tags und 60 - 65 dB(A) nachts zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 376 m.w.N. - Flughafen Schönefeld; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE 87, 332, 382).

Allerdings sind dem Vorhabenträger anlässlich seines Vorhabens keine Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen aufzuerlegen, wenn keine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung nachgewiesen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, 9 B 7/07, Rn. 9). Die Planfeststellungsbehörde hat die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nur dann in die Abwägung einzustellen, wenn die Lärmbelastung durch das Planvorhaben ansteigt. Auch solche Maßnahmen, die im Umfeld einer für sich genommen bereits gesundheitsgefährdenden Vorbelastung stattfinden, können zulässig sein. Unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung selbst bei grundrechtlich bedenklichen Belastungswerten wird die in der Planfeststellung zu berücksichtigende Schutzpflicht erst ausgelöst, wenn die Lärmbelastungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, 9 B 7/07, Rn. 9; Urteil vom 9.7.2008, 9 A 5.07, Rn. 17, NVwZ 2009, 50).

Bei der Bewertung der im vorliegenden Verfahren planfestzustellenden Maßnahme wurde von der Vorhabenträgerin auf eine Betrachtung des Gesamtlärms verzichtet, da kein relevanter weiterer Verkehrsweg mit zu betrachten ist. Diese



Verfahrensweise wurde weder von der Planfeststellungsbehörde noch von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange beanstandet. Gesamtlärmpegel, die die Schwelle von 70/60 dB(A) tags/nachts aufgrund der beantragten Maßnahme überschreiten könnten, sind somit nicht zu erwarten. Eine Gesamtlärmbetrachtung konnte demnach unterbleiben.

#### **6.3.4.1.7 Lärmschutz auf Grundlage des Abwägungsgebots**

Lärmsteigerungen, die nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV fallen, können trotzdem abwägungsbeachtlich sein.

Dies betrifft zum einen Lärmsteigerungen unterhalb der einfach gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle. Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen.

Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall. Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu in seinem Beschluss vom 31.01.2011 (7 B 55/10) ausgeführt:

*„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28.03.2007, BVerwG 9 A 17.06 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05.10.1990, 4 B 249.89 - Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6).*

*Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 11.11.2008, 9 A 56.07 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05.03.1999, 4 A 7.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149). § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts Anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01.09.1999, 11 A 2.98 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und - nach den jeweiligen Umständen - schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass der Vorhabenträger zur Vornahme von Schutzmaßnahmen verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen.“*

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst wie ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärm-minderungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht vorhanden.

Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelästigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

#### **6.3.4.1.8 Einwendungen/Stellungnahmen zum Lärmschutz**

Einwendungen liegen nicht vor.

Von den Trägern öffentlicher Belange wurden keine Bedenken oder Anregungen zum Lärmschutz gemacht.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich und technisch zutreffend. Sie entsprechen der anzuwendenden Norm.

#### **6.3.4.2 Luftschadstoffe**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG als auch unter Beachtung des Optimierungsgebots des § 50 BImSchG.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Durch die Elektrifizierung und im

Bereich der Verlängerung des Gleises 915 sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

#### **6.3.4.3 Erschütterungen, sekundärer Luftschall**

Der Bahnhof Dornap-Hahnenfurth ist ein rein für die Umstellung und Zustellung genutzter Bahnhof, der nicht an einer durchgehenden Güter- oder Personenzugstrecke liegt. Er ist bei Strecken-km 19,6 mit der Strecke der Regiobahn-Infrastruktur verbunden.

Im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth in Wuppertal ist neben der Elektrifizierung einzelner Gleise die Erneuerung (Austausch) und Verlängerung des Gleises 915 von Strecken-km 20,6 bis Strecken-km 21,3 auf einem bereits bestehenden Bahndamm vorgesehen, welcher parallel zum Schlehenweg verläuft.

Im Umfeld der Gleiserweiterung befindet sich nur vereinzelte Bebauung entlang des Schlehenweges. Die minimale Gleisentfernung der Gebäude zum Ausziehgleis beträgt etwa 20 m. Hier befindet sich heute schon das Gleis. Die Bebauung entlang des Schlehenweges ist im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Fläche gekennzeichnet. Etwas weiter östlich des geplanten Ausziehgleises befindet sich eine kleine Wohnsiedlung, die im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche gekennzeichnet ist. Südwestlich des Bahnhofs Dornap-Hahnenfurth befindet sich gewerbliche Baufläche.

Im Bereich des Bahnhofs selbst befinden sich in 12-15 m Entfernung zum nächstgelegenen Gleis 903 umgebaute Bahnhofsgebäude. Nach dem Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal liegt die Schutzbedürftigkeit wie im Gewerbegebiet vor.

##### **6.3.4.3.1 Erschütterungen**

Durch die Rangierfahrten können in der benachbarten Bebauung Erschütterungsimmissionen erzeugt werden. Daher werden die durch den Rangierverkehr verursachten Erschütterungsimmissionen im Umfeld auf der Grundlage von Messungen an vergleichbaren Güterzugabstellgleisen prognostiziert und

aufgrund der Vorgaben der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2, (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) bewertet.

Beurteilt werden die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Für die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen sind die Kenngrößen

- maximal bewertete Schwingstärke und
- Beurteilungs-Schwingstärke

zu ermitteln. Mit diesen Größen wird dann die Beurteilung vorgenommen. Die Beurteilung erfolgt grundsätzlich anhand der Anhaltswerte Au, Ao und Ar der Tabelle 1 der DIN-Norm 4150, Teil 2.

Für oberirdischen Schienenverkehr gelten bei neu zu bauenden Strecken die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN-Norm.

Erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen sind nach Aussage der DIN 4150-2 in der Regel nicht zu erwarten, wenn die beschriebenen Anhaltswerte eingehalten werden.

Die in der DIN 4150-2 festgelegten Anhaltswerte für Wohnungen zur Tagzeit können als Orientierungswerte für die Beurteilung gewerblich genutzter Räume herangezogen werden, wobei die Empfindlichkeit der Nutzung zu bedenken ist.

Für die Beurteilung der vom Schienenverkehr ausgehenden und in Wohnungen auftretenden Erschütterungsimmissionen ist die Einhaltung der Immissionswerte (Anhaltswerte) entsprechend DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) nachzuweisen. Damit ist sichergestellt, dass die Einwirkungen auf Gebäude entsprechend DIN 4150-3 nicht schädlich sind. Hier kann ein weiterer Nachweis entfallen.

Die Verlängerung des Gleises 915 greift in die vorhandenen Gleisanlagen im Bahnhof Dornap-Hahnenfurth ein. Hier sind schon Gleisanlagen vorhanden, die entsprechende Immissionen in der Nachbarschaft erzeugen. Allgemein wird eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen in Form der Beurteilungs-Schwingstärke von Schienenwegen kleiner 25 % durch Umbauplanungen als zulässig angesehen.

#### 6.3.4.3.2 Sekundärer Luftschall

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Sekundärluftschallpegel existiert kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Hilfsweise herangezogen werden kann die 24. BImSchV. Als Orientierungswert zur Beurteilung der ermittelten Pegel können demnach Innenraumpegel für Schlafräume nachts mit 30 dB(A) und für Wohnräume tags mit 40 dB(A) abgeleitet werden.

Das Bundesverwaltungsgericht hat zu einer Eisenbahnplanung (BVerwG 7 A 14.09) u.a. folgende Festlegungen zur Beurteilung des sekundären Luftschalls getroffen:

*„Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bislang nicht. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind. Dabei ist in erster Linie dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei dem hier auftretenden sekundären Luftschall um einen verkehrsinduzierten Lärm handelt. Das legt eine Orientierung an den Vorgaben der auf öffentliche Verkehrsanlagen bezogenen 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) nahe (vgl. auch VGH Mannheim, Urteil vom 08.02.2007, 5 S 2224/05, ESVGH 57, 148 <168ff.>=juris Rn. 121 ff.; Geiger, in Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, 2. Kap. Rn 336).“*

Unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts wären somit die oben genannten Schallimmissionen aus Sekundärer Luftschallübertragung in Höhe von 30 bzw. 40 dB(A) zulässig.

#### 6.3.4.3.3 Prognose / Beurteilung

Für die Nutzung des Neubaugleises und die Nutzung des Bahnhofs werden in den Berechnungen 4 Fahrten im Tageszeitraum und – um konservativ den Nachtzeitraum abzubilden – eine Güterzugfahrt nachts angesetzt. Zudem werden 8 Rangierfahrten pro Tag im Bereich des eigentlichen Bahnhofs angesetzt.

Für die Darstellung der Prognose- und Berechnungsmodelle im Einzelnen wird auf die Anlage 19 „Schallschutztechnische & Erschütterungstechnische Untersuchung“ verwiesen.

### Erschütterungen

Die Erschütterungsimmissionen durch Schienenverkehr sind nach Kapitel 4.1 zu beurteilen und mit den Anhaltswerten der Tabelle 1 der DIN 4150-2 zu vergleichen. Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte oder Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen hier hilfsweise herangezogene DIN 4150, Teil 2, kann auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden.

Den in dem Gutachten dargestellten Prognoseberechnungen zufolge ist davon auszugehen, dass ab einer Entfernung von 15 m zum Güterzuggleis die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, für Erschütterungsimmissionen für Wohngebiete für den Tag- und Nachtzeitraum bei der vorgesehenen Frequentierung des Ausziehgleises mit maximal 4 Zügen am Tag und 1 Zug pro Nacht eingehalten werden. Da die minimale Entfernung zwischen Wohngebäuden und dem betrachteten Ausziehgleis 20 m beträgt, ist somit von einer Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150, Teil 2, im Bereich des Ausziehgleises 915 auszugehen, insbesondere da aufgrund der Dammlage in weiten Teilen des Gleises 915 die erschütterungstechnische Situation sich erfahrungsgemäß günstiger erweist, als in der den für die Prognoseberechnung zugrunde gelegte Messposition in ebenerdiger Lage.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass in den sich im unmittelbaren Bahnhofsbereich befindenden umgebauten Bahnhofsgebäuden Hahnenfurth 2 und 2a die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, für Gewerbegebiete durch die von Güterzugvorbeifahrten im Bahnhofsbereich verursachten Erschütterungsimmissionen überschritten werden. Hier ist jedoch nur die Änderung durch die Elektrifizierung zu betrachten. Da sich durch die Elektrifizierung im betrachteten Planfeststellungsabschnitt Ic keine Veränderung des Zugverkehrs und keine Veränderung der Gleislage ergibt, ändern sich auch die Erschütterungsimmissionen aus dem

Schienenverkehr nicht und ergeben sich auch an diesen Gebäuden keine erschütterungstechnischen Betroffenheiten.

#### Sekundärer Luftschall

Durch die durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungen innerhalb der Gebäude können durch die Anregung der Raumbegrenzungsflächen und der dadurch bedingten Schallabstrahlung Schallimmissionen in Form von Sekundärschall auftreten.

Bei oberirdisch geführten Strecken liegen die Anteile des Sekundärluftschalls in der Regel deutlich unterhalb der Immissionen durch direkt einfallenden Luftschall.

Aus den Regularien der 24. BImSchV lassen sich mittlere Innenraumpegel von 40 dB(A) (tags) für Wohnräume und 30 dB(A) (nachts) für Schlafräume als Zumutbarkeitsschwelle ableiten. Hierbei erfolgt keine Unterscheidung hinsichtlich der Gebietsnutzung.

Aufgrund der geringen prognostizierten Erschütterungsimmissionen in allen betrachteten Gebäuden ist hier ebenfalls die Einhaltung der Anforderungen der 24. BImSchV für die sekundären Luftschallimmissionen in allen Gebäuden zu erwarten.

#### **6.3.4.3.4 Maßnahmen**

Aufgrund der o.a. Ausführungen sind keinen weitergehenden Maßnahmen erforderlich.

#### **6.3.4.3.5 Zusammenfassung**

Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen in schutzbedürftigen Nutzungen wurden mit Hilfe von an einer vergleichbaren Strecke gemessenen Erschütterungsspektren überschlägig prognostiziert und mit den Anforderungen der DIN 4150, Teil 2, verglichen.



Der dargestellten Prognoseberechnung für die zu erwartenden Erschütterungs-  
immissionen zufolge ist unter Annahme typischer Deckeneigenfunktionen von  
einer Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150, Teil 2, für den Tages- und  
Nachtzeitraum ab einer Distanz von 15 m zum Ausziehgleis auszugehen.

Die in Anlehnung an die 24. BImSchV formulierten Anforderungen an die se-  
kundären Luftschallimmissionen werden der Prognoseberechnung zufolge  
ebenfalls eingehalten.

#### **6.3.4.3.6 Einwendungen/Stellungnahmen zu Erschütterungen, Sekundärluft- schall**

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Von den Trägern öffentlicher Belange wurden keine Bedenken oder Anregun-  
gen zu Erschütterungen und zum sekundären Luftschall geltend gemacht.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungs-  
behörde rechtlich und technisch zutreffend. Sie entsprechen der anzuwenden-  
den Norm.

#### **6.3.4.4 Bauimmissionen und sonstige Auswirkungen der Bauphase**

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch die Bauphase sind weder ersichtlich  
noch im Verfahren vorgetragen. Die geltenden Regelungen zur Vermeidung  
unzumutbarer Beeinträchtigungen sind einzuhalten (siehe Abschnitt 5 Ziffer  
5.10).

#### **6.3.5 Gewässerschutz**

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellt die Vorha-  
benträgerin sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter  
Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich  
des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit tech-  
nisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Was-  
serwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den

allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG und bezüglich der mit der Errichtung und Entwässerung der Eisenbahnbahntrasse zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus den §§ 8 ff. WHG ergeben, werden beachtet.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Abschnitt A Ziffern 5.4 des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

#### **6.3.5.1 Oberflächengewässer**

Oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 WHG).

Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist (§ 36 WHG).

Das Untersuchungsgebiet zum PFA Ic wird durchflossen von den Fließgewässern „Gausbach“, „Grenzbach“, „Gausbachgraben“, „Güntherbach“ sowie vom Bellenbuschbach, wobei der „Grenzbach“ im Untersuchungsgebiet vollständig und auch der „Gausbach“ im nördlichen Untersuchungsgebiet verrohrt sind. Südlich der Bahnlinie fließen in Richtung des Gausbachs der „Holthäuser Bach“ und ebenfalls der „Bellenbuschbach“. Letzterer mündet unmittelbar südlich der Bahntrasse in einen Teich und fließt nach Austritt aus dem Teich südlich parallel

zum Bahnschotterkörper, bis er diesen unterquert. Im Norden des Untersuchungsgebietes ragt darüber hinaus gem. des Datensatzes der Bezirksregierung Düsseldorf (Obere Wasserbehörde) ein Teil des Überschwemmungsgebietes „Südliche ungeteilte Düssel und Nebengewässer“ in dieses hinein (betrifft unverrohrten Teilabschnitt des Gausbaches). Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig außerhalb von Hochwasserrisiko- oder -gefahrengebieten.

Alle genannten Fließgewässer sind – mit Ausnahme des Bellenbuschbachs – dauerhaft nicht vom Eingriff betroffen. Auch das Überschwemmungsgebiet wird nicht beeinträchtigt. Beim Bellenbuschbach wird im Bereich der Querung mit der Bahntrasse der im Bestand zerstörte Durchlass erneuert. Der Durchlass wird mit einer Übertiefe versehen, um in der Rohrsohle Sedimente anzuordnen und somit einen natürlichen Bachlauf zwischen den Gewässern Gausbach auf der nördlichen Seite der Bahntrasse und dem Bellenbuschbach auf der südlichen Seite herzustellen, d.h. durch das geplante Vorhaben wird eine Verbesserung der Bestandssituation herbeigeführt.

Um einen Eingriff in die Böschung des Gausbachs zu vermeiden, sind hier Fußpunktlichten vorgesehen, die ca. alle 3 m an den Schwellen befestigt werden (siehe Kap. 7 des LBP, Anlage 16).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch z.B. Schadstoffe während der Bauphase und zum Schutz der Gewässer selbst sowie ihrer Uferbereiche sind entsprechende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (siehe Kap. 7.1 der allgemeinen Zusammenfassung, UVP, Anlage 15).

Da weder die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fließ- und Stillgewässer noch das Überschwemmungsgebiet vom geplanten Vorhaben betroffen sind und der Eingriff am Bellenbuschbach sich positiv auf das vom Eingriff betroffene Gewässer auswirkt sowie unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ist eine Beeinträchtigung der Oberflächengewässer nicht zu erwarten.

### 6.3.5.2 Grundwasser

Das Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen (auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeit) umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Insbesondere gehört das Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung zu einem guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers (§ 47 WHG, WRRL).

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes liegt im Bereich eines Karstgrundwasserleiters mit sehr ergiebigen bis ergiebigen Grundwasservorkommen sowie mit einer ungünstigen Schutzfunktion der Deckschichten. Analog zum Schutzgut Boden finden auch bzgl. des Schutzgutes Grundwasser die Eingriffe überwiegend im Bereich anthropogen stark veränderter Flächen statt (Schotterkörper der bestehenden Bahnanlage, Schotterfläche im Bereich der BE-Fläche Bf Dornap-Hahnenfurth) und eine dauerhafte Versiegelung dieser Flächen ist nicht vorgesehen. Auch die BE-Fläche außerhalb im Bestand überprägter Standorte (BE-Fläche am Durchlass „Bellenbuschbach“) wird nur temporär genutzt und nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand umgewandelt. Auswirkungen auf die Grundwasserfunktionen (Beeinträchtigung der Grundwasserergiebigkeit und der Grundwasserschutzfunktion) im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich wie beim Schutzgut Boden vollständig durch entsprechende Maßnahmen vermeiden (vgl. Kap. 7 des LBP, Anlage 16). Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic nicht vor.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Eingriffsflächen und von Vermeidungsmaßnahmen ist insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten. Indirekt wird die temporäre Flächeninanspruchnahme von Flächen mit Bedeutung für das Grundwasser auch über die Ermittlung der Eingriffe beim Schutzgut Biotop miterfasst und über entsprechende Maßnahmen multifunktional kompensiert.

### 6.3.5.3 Stellungnahmen zum Gewässerschutz

Die **Obere Wasserbehörde** (Dezernat 54) hat gegen die Umsetzung der Maßnahme keine Bedenken geäußert. Nebenbestimmungen und Hinweise wurden nicht mitgeteilt.

In seiner Stellungnahme vom 29.05.2018 hat der Bergisch-Rheinische Wasserverband (**BRW**) mitgeteilt, dass gegen die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen keine Bedenken bestehen, wenn die zum Schutz der Gewässer formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise beachtet werden.

Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.4.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin hat in der Gegenäußerung zugesagt, die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

Von der **Stadt Wuppertal** (UWB) wurden zur „Errichtung von Anlagen in und an Gewässern / Durchlass Bellenbuschbach“ sowie wegen der erdverlegten Speiseleitung und der Beleuchtungsanlagen ebenfalls konkretisierende Nebenbestimmungen und Hinweise zum Schutz des Gewässers sowie zur Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung mit diesem Planfeststellungsbeschluss formuliert. U.a. wurde auch eine ökologische Baubegleitung gefordert. Es kann davon ausgegangen werden, dass seitens der Stadt Wuppertal keine Bedenken bestehen, wenn die Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.4.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin hat in der Gegenäußerung zugesagt, die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen.

Der **Wupperverband** hat darauf hingewiesen, dass keines der Verbandsgewässer betroffen ist.

## Zusammenfassung

Unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen entspricht das Vorhaben den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch die Elektrifizierung noch die Verlegung und Verlängerung des Gleises 915 sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die sich unzumutbar negativ auf die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Einzelner oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken.

### **6.3.6 Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes zu vereinbaren.

Flächeninanspruchnahmen erfolgen durch das Vorhaben temporär im Bereich der Bauflächen und der erdverlegten Speiseleitung und dauerhaft im Bereich der Maststandorte für die Oberleitungen, der Standorte für Beleuchtungsmasten, des Wartungsweges inkl. Zufahrt sowie im Bereich des zu verlängernden Gleises 915. Überwiegend werden dabei bereits stark anthropogen überprägte Standorte beansprucht.

So liegt die BE-Fläche im Bereich des Bf Dornap-Hahnenfurth fast vollständig auf einer im Bestand bereits geschotterten Fläche. Hier kommt es jedoch im östlichen Teil der BE-Fläche kleinflächig zu temporären Flächeninanspruchnahmen von derzeit mit Gehölzen bestandenen Bereichen, die als schutzwürdiger Boden gem. Geologischem Dienst (GD 2004) ausgewiesen sind bzw. in der Bodenfunktionskarte der Stadt Wuppertal (Stadt Wuppertal, 2016) mit mittel bewertet werden.

Die erdverlegte Speiseleitung, der geplante Wartungsweg sowie das zu verlängernde Gleis 915 liegen vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der ehemaligen Bahnstrecke, d.h. vollständig im Bereich anthropogen stark überprägter Böden. Beeinträchtigungen von natürlichen Böden können hier ausgeschlossen werden.

Die Maststandorte für die Oberleitungen und die Beleuchtung sowie die Zufahrt zum Wartungsweg liegen ebenfalls überwiegend im Bereich der bestehenden Bahnanlagen bzw. stellen nur punktuelle Eingriffe mit sehr geringen Flächenumfängen dar, die außerhalb der bestehenden Bahnanlagen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Böden führen. Außerhalb der bestehenden Bahnanlagen liegt die Zufahrt zum Wartungsweg in einem Bereich mit geringer Bodenfunktion.

Auswirkungen auf die Bodenfunktionen (Filter- / Pufferfunktion, Speicher- / Reglerfunktion, biotische Lebensraumfunktion) im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich vollständig durch entsprechende Maßnahmen vermeiden (vgl. Kap. 7 des LBP, Anlage 16). Unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Böden und von Vermeidungsmaßnahmen sind insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu erwarten. Indirekt wird die temporäre Flächeninanspruchnahme von Böden mit natürlichen Bodenfunktionen auch über die Ermittlung der Eingriffe beim Schutzgut Biotop miterfasst und über entsprechende Maßnahmen multifunktional kompensiert.

Insgesamt sind somit die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u. a. aus dem BBodSchG, der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und dem Landesbodenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (LBodSchG NRW) ergeben, vereinbar.

#### **6.3.6.1 Stellungnahmen zum Bodenschutz**

Das **Dezernat 52** (Abfallwirtschaft, Bodenschutz) der Bezirksregierung Düsseldorf hat in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass gegen die Umsetzung der beantragten Maßnahme keine Bedenken bestehen. Es wurde zudem auf die Zuständigkeit der Unteren Bodenschutzbehörde Wuppertal verwiesen.

Die **Stadt Wuppertal** hat als **Untere Bodenschutzbehörde** ausgeführt, dass im Bereich der geplanten Zufahrt vom Schlehenweg auf den Bahndamm eine 510 m<sup>2</sup> große Baustelleneinrichtungsfläche (Grunderwerbsverzeichnis, lfd. Nr.

8 und 9) vorgesehen sei. Die betreffende Fettweise liegt, wie auf Seite 10 des Landschaftspflegerischen Begleitplans dargelegt, im Bereich eines vom Geologischen Dienst ausgewiesenen schutzwürdigen Bodens und weist nach Erhebungen der Stadt Wuppertal einen hohen Bodenfunktionswert auf. Entlang der ehemaligen Wegeparzelle (Flurstück 6) und damit inmitten in der Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich darüber hinaus alter Baumbestand. Aufgrund ihrer Schutzwürdigkeit erscheint die Fläche der Stadt Wuppertal deshalb nicht geeignet für die Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche. Für die Erneuerung des Bachdurchlasses „Bellenbuschbach“ könnten stattdessen z.B. Flächen auf dem Bahndamm genutzt werden, bevor sie als Fahrweg und Gleis ausgebaut werden. Deshalb sollen Alternativen zur betreffenden Baustelleneinrichtungsfläche geprüft und nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ggf. im Planfeststellungsbeschluss auferlegt werden.

In der Gegenäußerung wurde von der Vorhabenträgerin auf die Baustelleneinrichtungsfläche verzichtet. Im Deckblatt erfolgte eine entsprechende Korrektur der Planunterlagen.

Darüber hinaus hat die UBB der Stadt Wuppertal zur Eingriffsminimierung für die Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnhof Dornap-Hahnenfurth Stellung genommen. Sie führt aus, dass als Baustelleneinrichtungsfläche ein ca. 4.370 m<sup>2</sup> großes Gelände am Bahnhof Dornap-Hahnenfurth gewählt wurde. Aus den Antragsunterlagen geht nicht hervor, ob Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen geprüft worden sind. Eine entsprechende Prüfung ist nachzuholen und dabei ist insbesondere darzulegen, ob die Rodung von Gehölzen zwingend erforderlich ist und ob nicht bestehende Baustelleneinrichtungsflächen aus der nahegelegenen Baumaßnahme für die Ausbaustrecke genutzt werden können. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollten mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden; ggf. vom Planentwurf abweichende Lösungen sollten im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass die für die Ausbaustrecke genutzte Baustelleneinrichtungsfläche (ehem. Stellwerk, ca. km 19,7 – 19,8) nach Inbetriebnahme der Verlängerung nach Wuppertal für die antragsgegenständli-



chen Elektrifizierungsarbeiten und sonstigen Tätigkeiten nicht mehr zur Verfügung steht. Außerdem wurde, den Einwendungen Dritter folgend, auf die Baustelleneinrichtungsfläche am Schlehenweg verzichtet. Daher ist die hier in Rede stehende, überwiegend im Eigentum der Regiobahn befindliche Fläche mit 4.370 m<sup>2</sup> für die Bauabwicklung zwingend erforderlich.

Nach Kenntnis der Deckblattunterlagen und der Synopse hat die Stadt Wuppertal in der Stellungnahme vom 26.09.2019 mitgeteilt, dass sich die Forderungen in den Punkten 5 d-f der Stellungnahme vom 08.06.2019 erfüllt bzw. sich durch die beabsichtigte Planänderung erledigt haben.

Weitere Stellungnahmen liegen nicht vor.

### Zusammenfassung

Insgesamt ist festzustellen, dass das Eisenbahnvorhaben den Belangen des Bodenschutzes entspricht. Durch die Elektrifizierung sowie die Verlängerung des Gleises 915 sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten, die sich unzumutbar negativ auf die Bodenverhältnisse auswirken. Die seitens der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde der Stadt Wuppertal für erforderliche gehaltenen Auflagen sind in den Beschluss übernommen worden. Weitere Bedenken bestehen nicht.

### **6.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege**

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die von der Planfeststellungsbehörde nach § 18 AEG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, gehören auch die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Das geplante Vorhaben liegt gem. dem Landschaftsplan Wuppertal-Nord (Stadt Wuppertal, 2012) ca. ab der EÜ „Am Sandfeld“ nach Osten / Südosten hin fast vollständig im Landschaftsschutzgebiet. Die Eingriffsflächen liegen nahezu vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der Bahnstrecke bzw. un-

mittelbar angrenzend an diese. 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. Im Bereich des Holthäuser Baches südlich der Bahntrasse befindet sich ein LSG mit besonderer Festsetzung („Aue des Holthäuser Bachs mit Streuobstwiesen“ (LSG 4708-0013 bzw. gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord Nr. 2.4.3)). Das Schutzgebiet ist vom Vorhaben nicht betroffen. Weitere Schutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic nicht vorhanden.

Nach § 30 BNatSchG oder § 42 LNatSchG NRW geschützte Biotop finden sich gem. dem Fachinformationssystem des LANUV (@LINFOS) südlich der Bahntrasse mit dem Holthäuser Bach (GB-4708-242) und dem Gausbachgraben mit dem unmittelbar südlich der Bahnlinie liegenden Teich (GB-4708-244). Die genannten Biotop sind vom Eingriff nicht betroffen.

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

Das Naturdenkmal „Böschung der Ladestraße zum Güterbahnhof Dornap-Hahnenfurt“ (gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Textliche Festsetzung ND 2.6.2) grenzt nördlich an das Vorhaben an. Es ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Der Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Stand 2012, bildet im Bereich des Holthäuser Baches zudem den Geschützten Landschaftsbestandteil „Aue des Holthäuser Bachs mit Streuobstwiesen“ (Ordnungsnummer LB 2.8.2) ab. Auch dieser Bereich ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 39 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG NRW (festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus anderen Vorhaben) (siehe Anlage 16.2; Bestands- und Konfliktplan). Es handelt sich um die „Halde Hahnenfurth“ und die „Böschung an der Düsseldorfer Straße“ (beides Maßnahmenflächen für das Vorhaben „Verlängerung der Regiobahn“; Vorhabenträgerin Regiobahn).

Darüber hinaus handelt es sich um die Fläche „Süderweiterung Hahnenfurth“ (Vorhabenträger Rheinkalk). Die Flächen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, das Überschwemmungsgebiet liegt vollständig außerhalb vom Vorhabensbereich.

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hat die Vorhabenträgerin eine Einzelfallprüfung nach §§ 3a ff UVPG (alt), einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und einen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag durch einen Fachgutachter erstellen lassen. Die Unterlagen befinden sich unter den Anlagen 15-18 der Planunterlagen.

#### **6.3.7.1 Rechtsgrundlagen**

Nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in den §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13-15 BNatSchG hat die Vorhabenträgerin, die Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf die Maßnahme nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Vorhabens, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld zu verlangen.

### **6.3.7.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, 4 A 4/92, NVwZ 1993, S. 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe - also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Planung dieses Vermeidungsgebots im Ergebnis beachtet, wobei der Begriff der Vermeidbarkeit in seinen Einzelheiten umstritten ist. Er ist jedenfalls nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jeder Eingriff vermeidbar. Eine entsprechende Zielsetzung kann dem Gesetz nicht unterstellt werden. Vielmehr bedarf es der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

### **6.3.7.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen**

Die Realisierung des geplanten Vorhabens ist - im Sinne des BNatSchG - mit Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verbunden. Es bestehen zunächst verschiedene Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minderung der Eingriffsfolgen. Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat die Vorhabenträgerin demgemäß die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen vorgesehen. Nicht vermeidbare und/oder zu minimierende Eingriffsfolgen sind durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Die Eingriffsvermeidung / -minimierung zielt zum einem auf einen flächensparenden Umgang mit Biotopstrukturen - auch während der Bauphase - hin und dient zum anderen der Sicherung und Entwicklung höherwertiger Bereiche.

Die Baumaßnahmen sind grundsätzlich unter Beachtung der DIN- und Bauvorschriften, der einschlägigen Sicherheitsvorschriften, der anerkannten Regeln der Technik und unter Beachtung des Gewässer- und Landschaftsschutzes durchzuführen. Grundsätzlich ist eine rasche Abwicklung der Bauausführung anzustreben, um die damit verbundenen Belästigungen und Beeinträchtigungen zeitlich zu begrenzen und möglichst gering zu halten.

Im Rahmen der Vorhabenplanung und der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen wurden die folgenden Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen entwickelt, die von der Vorhabenträgerin zu beachten / umzusetzen sind:

#### **schutzgutübergreifende Vermeidungsmaßnahme**

- Das Vorhaben wurde technisch und planerisch soweit optimiert, dass Beeinträchtigungen des Naturhaushalts so weit wie möglich reduziert werden konnten. So wurden bspw. als Gründung für die Oberleitungsmasten Rammpfahlgründungen 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 wird der geplante Wartungsweg im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der Bahntrasse angelegt und führt somit zu keinen

weiteren Flächeninanspruchnahmen. Des Weiteren wird die Speiseleitung soweit möglich erdverlegt, was im PFA Ic aufgrund des dann nicht erforderlichen gehölzfreien Sicherheitsstreifens zu deutlich geringeren Rodungen von Gehölzen (insbesondere im stillgelegten Teil der ehemaligen Nordbahn) führt und somit die Eingriffe in Biotope und Lebensräume für Tierarten deutlich vermindert.

- Die Lage der Bauflächen (eingriffsrelevant sind 4.072 m<sup>2</sup>) wurde so gewählt, dass zu einem großen Teil Flächen mit geringer Bedeutung für den Naturhaushalt (2.691 m<sup>2</sup> - überwiegend bestehende Lagerflächen) genutzt werden können. Die verbleibenden ca. 1.381 m<sup>2</sup> betreffen hochbedeutende Gehölzbestände im Bereich des Bf Dornap-Hahnenfurth. Diese schließen unmittelbar an eine große Schotterfläche an, die als BE-Fläche genutzt werden soll und die nach Osten erweitert werden muss. Ein erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt kann somit durch die Lage der Baustellenflächen soweit wie möglich verringert werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten kann zudem der ursprüngliche Zustand auf den BE-Flächen wiederhergestellt oder sogar verbessert werden.
- Darüber hinaus wurde die Anzahl der Bauflächen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt. Die Errichtung der Masten sowie die Bauarbeiten im Bahnhofsbereich erfolgen schienenseits, zusätzliche Baustraßen sind nicht erforderlich.
- Es wird eine Umweltbaubegleitung (LBP-Maßnahme V 1<sub>CEF</sub>) bei der Durchführung der Baumaßnahme vorgesehen.

### **Schutzgut Biotope / Pflanzen**

- Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen soweit möglich außerhalb von wertvollen Biotopstrukturen,
- Reduzierung der Rückschnitts-/Wachstumzuschlagszone auf das unbedingt erforderliche Maß,
- Aufstellen von Zäunen entlang von wertvollen Vegetationsbeständen (mindestens mittlere Bedeutung) im Bereich von Bauflächen gemäß DIN 18920

und RAS-LP 4 (LBP-Maßnahme V 2) zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen.

### **Schutzgut Tiere**

- Rangierwegbeleuchtung (km 20,6 bis 21,3) in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr nur bei Rangierfahrten, d.h. nahezu vollständige Vermeidung der Beleuchtung in den Nachtstunden; darüber hinaus Verwendung eines insektenverträglichen Leuchtmittels mit einem niedrigen Strahlungsanteil im kurzwelligen Bereich, das auch (insbesondere lichtempfindlichen) Fledermäusen zugutekommt,
- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (LBP-Maßnahme V 3<sub>CEF</sub>):
  - Vermeidung einer Tötung von im Schotterkörper der Bahn überwinterner Kammolche, Kreuzkröten und Geburtshelferkröten und einer Beeinträchtigung der Laichwanderung der Kammolche bei der Erdverlegung der Speiseleitung und der Gleisverlängerung (km 20,6 bis km 21,4) sowie am Durchlass Bellenbuschbach durch Durchführung der Bauarbeiten ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.05. und 30.09.,
  - 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),
  - Vermeidung der Tötung von Fledermäusen durch gezielte Kontrolle aller zu fällenden Bäume auf potenzielle Fledermausquartiere
- Errichtung eines Amphibienschutzzaunes (LBP-Maßnahme V 6<sub>CEF</sub>) zur Vermeidung baubedingter Verletzungen und Tötungen von Amphibien und Reptilien um das Baufeld im Bereich der Baustellen zur Erdverlegung der Speiseleitung, zur Ertüchtigung des Gleises 915, zum Bau des Wartungsweges und zur Erneuerung des Durchlasses Bellenbuschbach
- Bauzeit im Bereich der Erdverlegung der Speiseleitung im Zeitraum 01.05. bis 30.09., wobei die Bauzeit nach Möglichkeit nicht länger als drei Monate betragen sollte, um eine erhebliche Barrierewirkung zu vermeiden.
- Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (ge-

mäß § 41 BNatSchG) mit dem Ziel, die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten 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 allen Mastspitzen) (siehe hierzu Vorhabenbeschreibung in Kap. 3 der Anlage 15.1 UVS). Die vorgesehenen Vogelschutzmaßnahmen am Mastkopf sind Maßnahmen, die für Großvögel ausgelegt sind und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam sind.

### **Schutzgut Boden**

Die Bauflächen liegen tlw. außerhalb von bereits überprägten Standorten und sind hier empfindlich gegen Bodenverdichtung und Schadstoffeinträge. Vorgeesehen werden folgende Vermeidungsmaßnahmen:

- Vorsehen eines ordnungsgemäßen Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (LBP-Maßnahme V 4, Anlage 16),
- zum Schutz vor Bodenverdichtung sind die Bauflächen außerhalb bereits überprägter Standorte auf einem Geotextil mit aufliegender Tragschicht (Körnung 0 bis 200) anzulegen. Offenstehende Planien sind grundsätzlich mit Folien gegen Niederschlagswasser abzudecken. Ein Abschieben der Böden ist zu vermeiden. (LBP-Maßnahme V 5, Anlage 16)
- Baustellenverkehr und Lagerung von Baustoffen nur in den dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen.
- Anlage von Zäunen zum Schutz von empfindlichen Bodentypen mit hoher Schutzfunktion entlang von Bauflächen (LBP-Maßnahme V 5, Anlage 16).

### **Schutzgut Grundwasser**

- Vorsehen eines ordnungsgemäßen Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (LBP-Maßnahme V 4, Anlage 16),



- Anteil des anfallenden Niederschlagswassers, dass der Versickerung zugeführt wird, bleibt gleich; Entwässerung der Gleisbereiche erfolgt über vorhandene Böschungen zum Bellenbuschbach sowie zum Gausbach;
- anfallendes Niederschlagswasser ist unbelastet, d.h. Gefährdung des Grundwassers ist ausgeschlossen,
- Versickerung des Niederschlagswassers trägt zur Grundwasserneubildung bei.

### **Schutzgut Oberflächengewässer**

- Um einen Eingriff in die Böschung des Gausbachs zu vermeiden, wird hier auf die Errichtung von Beleuchtungsmasten verzichtet. Vielmehr sind hier Fußpunktleuchten vorgesehen, die ca. alle 3 m an den Schwellen befestigt werden.
- Vorsehen eines ordnungsgemäßen Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (V 4),
- Anlage von Zäunen zum Schutz von Fließgewässern entlang von Bauflächen (V 5)

Mit den genannten Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen überwiegend vermieden. Zumutbare Alternativen zum geplanten Vorhaben sind nicht gegeben, so dass es zu den in den Kap. 6.3 bis 6.8 der UVS (Anlage 15.1) dargestellten unvermeidbaren, mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen auf die relevanten Schutzgüter kommt.

Weitere Einzelheiten können dem Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Maßnahmenblättern entnommen werden.

#### **6.3.7.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen**

Mit der vorliegenden Planung erfolgt trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG und nach § 30 Abs. 1 LNatSchG NRW. Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen und/oder Veränderungen

des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Als Eingriffe gelten nach § 30 Abs. 1 Ziffer 4 LNatSchG NRW insbesondere die Errichtung oder wesentliche Änderung von Schienenwegen.

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde für das geplante Vorhaben zugrunde gelegt, dass die Bahntrasse bereits besteht. Somit können die Untersuchungsbreiten für die einzelnen Schutzgüter, wie sie in Anhang III-3 des EBA-Leitfadens (vgl. EBA 2014) vorgeschlagen werden, erheblich verringert werden, „da lediglich die Bereiche zu untersuchen sind, in denen zusätzliche Wirkungen zu erwarten sind“ (vgl. EBA 2014, Anhang III-3: Schutzgutbezogene Regelbreiten von Untersuchungsräumen, S. 80).

Für den LBP wurde somit ein Untersuchungsraum von 100 m Breite beidseits der bestehenden Bahntrasse bzw. um das geplante Vorhaben festgelegt. Abweichungen bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes werden schutzgutspezifisch dargelegt und begründet (bspw. bei den Schutzgütern Landschaft und Tiere).

Bei der Beschreibung der entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen werden nur die Beeinträchtigungen berücksichtigt, die bei den relevanten Schutzgütern zum Tragen kommen. Beeinträchtigungen, die nachfolgend nicht mehr berücksichtigt werden, konnten im Vorfeld im Rahmen der Konfliktdanalyse begründet ausgeschlossen werden. So stellt das Vorhaben z.B. aufgrund der Vorbelastung (vorhandene Bahntrasse) keine visuelle Beeinträchtigung für das Landschaftsbild / die Erholungseignung dar und auch erhebliche Beeinträchtigungen des Klimas sind vorhabenbedingt ausgeschlossen.

Das Schutzgut Pflanzen / Biotoptypen wird ausführlich im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP; Anlage 16) behandelt. Das Untersuchungsgebiet des PFA Ic erstreckt sich vom Bf Dornap-Hahnenfurth im Norden bis zum Bf Wuppertal-Vohwinkel im Süden.

Entscheidungserhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich nur bei Eingriffen in Biototypen mit mittlerer und hoher Bedeutung und Empfindlichkeit (sehr hoch bedeutende Biototypen kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor).

Die Konflikte entstehen baubedingt durch temporäre Flächeninanspruchnahmen im Bereich der BE-Flächen und der erdverlegten Speiseleitung.

Anlagebedingt ergeben sich durch die Verlängerung des Gleises 915, die Erdverlegung der Speiseleitung und die Sanierung des Durchlasses Bellenbusch Verluste von bedeutenden Biototypen. Durch die Errichtung der Mastfundamente ist die Flächeninanspruchnahme von Biototypen mit Bedeutung ( $\geq 1$  Wertpunkt) sehr gering (1,5 m x 1,5 m) und räumlich so verteilt, dass sich hierdurch keine erhebliche Beeinträchtigung ergibt. Zudem werden die Masten größtenteils in bereits überprägten Biototypen (bestehende Bahnanlage) aufgestellt.

Betriebsbedingt kommt es zum Verlust von Gehölzen durch die Anlage der gehölzfreien Zone und der daran angrenzenden 3 m breiten Wachstumszuschlagszone. Betroffen sind Gehölze entlang der Bahnlinie mit mittlerer und hoher Bedeutung.

Das Schutzgut Tiere wird ausführlich im LBP (Anlage 16) behandelt. Der PFA Ic ist Teillebensraum für die wertgebenden Arten Kammmolch, Geburtshelferkröte, Kreuzkröte und Ringelnatter, Jagd- und Transferhabitat (Flugkorridor) für Fledermäuse und Lebensraumbestandteil für den Uhu und somit ein Teillebensraum von besonderer Bedeutung.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (siehe Abschnitt B Ziffer 6.3.7.3) nicht.

Zur Vorgehensweise bei der Berücksichtigung der Schutzgut Boden wird auf das Methodenkapitel des LBP (Anlage 16) verwiesen.

Flächeninanspruchnahmen erfolgen durch das Vorhaben temporär im Bereich der Bauflächen und der erdverlegten Speiseleitung und dauerhaft im Bereich der Maststandorte für die Oberleitungen, der Standorte für Beleuchtungsmasten, des Wartungsweges inkl. Zufahrt sowie im Bereich des zu verlängernden

Gleises 915. Überwiegend werden dabei bereits stark anthropogen überprägte Standorte beansprucht. So liegt die BE-Fläche im Bereich des Bf Dornap-Hahnenfurth fast vollständig auf einer im Bestand bereits geschotterten Fläche. Hier kommt es jedoch im östlichen Teil der BE-Fläche kleinflächig zu temporären Flächeninanspruchnahmen von derzeit mit Gehölzen bestandenen Bereichen, die als schutzwürdiger Boden gem. Geologischem Dienst (GD 2004) ausgewiesen sind bzw. in der Bodenfunktionskarte der Stadt Wuppertal (Stadt Wuppertal, 2016) mit mittel bewertet werden. Die erdverlegte Speiseleitung, der geplante Wartungsweg sowie das zu verlängernde Gleis 915 liegen vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der ehemaligen Bahnstrecke, d.h. vollständig im Bereich anthropogen stark überprägter Böden.

Die Maststandorte für die Oberleitungen und die Beleuchtung sowie die Zufahrt zum Wartungsweg liegen ebenfalls überwiegend im Bereich der bestehenden Bahnanlagen bzw. stellen punktuelle Eingriffe mit sehr geringen Flächenumfängen dar. Außerhalb der bestehenden Bahnanlagen liegt die Zufahrt zum Wartungsweg in einem Bereich mit geringer Bodenfunktion.

#### **6.3.7.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Das naturschutzrechtliche Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen - oder zu ersetzen - Ersatzmaßnahmen - (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 28 PBefG (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565, 569).

Ein Eingriff ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusam-

menhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Ersetzt ist ein Eingriff gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Ausbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass durch sie einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Unter Berücksichtigung der Durchführung der oben aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen und ihrer risikomindernden Wirkungen verbleiben Beeinträchtigungen von Funktionen des Naturhaushaltes, die bestimmte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Kompensationsmaßnahmen erfordern (§ 15 BNatSchG).

Das Maßnahmenkonzept für den PFA Ic wird aus den erheblichen Beeinträchtigungen der vorrangig wiederherzustellenden Strukturen und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes abgeleitet. Die Maßnahmen werden ausschließlich auf Flächen umgesetzt, die vom Eingriff betroffen sind.

Bei der Ableitung der Art der Maßnahmen haben die Anforderungen aus dem Artenschutz eine besondere Bedeutung. Beim vorliegenden Vorhaben ergeben sich über das Vorsehen der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Kap. 7.1 der UVS, Anlage 15) hinaus keine weiteren artenschutzrechtlichen Maßnahmen.

Bei der Maßnahmenplanung war zu berücksichtigen, dass grundsätzlich im Bereich des Sicherheitsstreifens keine größeren Gehölze stehen dürfen und der Bereich bis 6 m ab Gleismitte äußeres Gleis (im Bereich der an Masten geführten Speiseleitung 5 m ab Masthinterkante) darüber hinaus auch von kleineren Gehölzen freizuhalten ist. So wurden in den gerodeten Bereichen bis 6 m ab Gleismitte äußeres Gleis (bzw. bis 5 m ab Speiseleitungsmast) Ruderalfluren vorgesehen und angrenzend an den gehölzfreien Streifen auf 3 m Breite entlang des zu verlängernden Gleises (Regiobahn-Infrastruktur) Gebüschpflanzungen, die Vögeln einen Lebensraum bieten und auch Fledermäusen als Leitlinie zur Jagd dienen. Diese Maßnahmen sind aufgrund der reduzierten Rückschnittszonen (siehe Abschnitt A Ziffer 5.2) im Rahmen der Ausführungsplanung noch anzupassen und dadurch die Eingriffe zu verringern.

Entlang der DB-Infrastruktur wurde die Rückschnittzone vollständig mit Ruderalfluren beplant. Im Rodungsbereich der DB-Strecke verläuft die Bahntrasse tlw. in einem sehr steilen Einschnitt. In Anpassung an den Maßstab Landschaftspflegerischer Begleitpläne erfolgte aus methodischen Gründen im Rahmen der Eingriffsermittlung die Bilanzierung von Verlusten innerhalb von Wirkbändern, die einer Horizontalprojektion entsprechen. Daher werden auch Gehölzverluste bilanziert, die im Zuge der Bauausführung ggf. nicht erforderlich sind, da die steilen Felswände nur von Gebüschern überrankt werden und ggf. Rodungen ausschließlich an der Oberkante des Einschnitts erfolgen müssen. Im Umkehrschluss sind in den felsigen Bereichen auch keine Maßnahmen (hier: Anlage von Ruderalfluren) vorzusehen, zumal das Anlegen von Maßnahmen an den Felswänden nicht möglich ist. Die genaue Festlegung der zu rodenden Bereiche sowie der Maßnahmenflächen einschließlich der Berücksichtigung der verkleinerten Rückschnittszonen erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung. Die vorgesehenen Ruderal- und Gebüschstrukturen können - insbesondere entlang des zu verlängernden Gleises (Regiobahn-Infrastruktur) - darüber hinaus Amphibien und Reptilien als Lebensraum dienen.

Der Verlust von Grünländern und Gehölzen im Bereich von Bauflächen und der erdverlegten Speiseleitung lässt sich durch die Rekultivierung der Flächen nach

Abschluss der Baumaßnahme und Wiederherstellung des ursprünglichen Biotoptyps vollständig kompensieren.

Folgende Maßnahmen wurden zur Kompensation des durch das Vorhaben im PFA Ic entstehenden Eingriffs vorgesehen:

- Rekultivierung / Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung (LBP-Maßnahmen-Nr. A 1),
- Anpflanzen von Gebüsch im Bereich der Zone mit Wachstumszuschlag (LBP-Maßnahmen-Nr. E 1),
- Anlage von Ruderalfluren im Bereich des gehölzfreien Streifens und tlw. im Bereich der Zone mit Wachstumszuschlag (LBP-Maßnahmen-Nr. E 2).

Durch die geplanten Maßnahmen werden eine enge räumlich-funktionale und eine gleichartige (Ausgleichsmaßnahme) bzw. gleichwertige (Ersatzmaßnahmen) Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen ermöglicht.

Über die 14.134 m<sup>2</sup>, die mit landschaftspflegerischen Maßnahmen beplant werden, hinaus können auf 3.266 m<sup>2</sup>, die vom Eingriff betroffen sind (Eingriffe in den mit Gebüsch bewachsenen, mittel bedeutenden Schotterkörper im östlichen Teil der stillgelegten Bahnstrecke), nach Abschluss der Baumaßnahmen keine naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden, da die Flächen zum Schotterkörper der Bahn gehören. Die Flächen weisen im Endzustand 1 Wertpunkt auf, da sie keine vollversiegelten Flächen darstellen. Hierdurch besitzen die Flächen, die zuvor zu 100 % als Eingriff (anlagebedingter Verlust) bilanziert wurden und für die daher als Ausgangswert zur Ermittlung des Aufwertungspotenzials 0 WP angesetzt wurden, nach Abschluss der Baumaßnahme 1 Wertpunkt. Die sich hieraus ergebenden 3.266 WP (relevante Fläche in m<sup>2</sup> \* 1 Wertpunkt) werden in die vergleichende Gegenüberstellung mit eingerechnet. Insgesamt können demnach auf 17.400 m<sup>2</sup> anrechenbare Wertpunkte zum Ansatz gebracht werden.

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) zugrunde gelegt. 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 415 WP. Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind im PFA Ic mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tlw. funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.

#### **6.3.7.6 Stellungnahmen zu Natur und Landschaft**

Das **Dezernat 51** (Höhere Naturschutzbehörde – HNB) forderte umfängliche Nebenbestimmungen, welche von der Vorhabenträgerin akzeptiert wurden. Der Empfehlung, eine ökologische Baubegleitung einzurichten, wird nachgekommen (Abschnitt A Ziffern 5.5 des Beschlusses).

Seitens der Höheren Naturschutzbehörde bestehen bei Beachtung der Auflagen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Die **Stadt Wuppertal als Untere Naturschutzbehörde** (UNB) weist darauf hin, dass die geplanten Baumaßnahmen im PFA Ic im Teilabschnitt zwischen der Brücke „Am Sandfeld“ und der Brücke „Bahnstraße“ den Festsetzungen des Landschaftsplanes Wuppertal-Nord vom 29.03.2005 unterliegen. Die Ertüchtigung und der Neubau des Gleises 915 einschließlich dessen Beleuchtung bedarf einer Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplanes. Die Befreiung ist ebenfalls für die Baumaßnahmen an der Trasse der S 9 bis zur Brücke „Bahnstraße“ erforderlich. Der Beirat der Unteren Naturschutzbehörde wurde gemäß § 75 (1) LNatSchG beteiligt. Die Stadt Wuppertal – UNB – hat der ein-konzentrierten Befreiung unter Beachtung der darüber hinaus formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise zugestimmt.

Die Befreiungen wurden unter Abschnitt A Ziffer 3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Darüber hinaus wurden von der Stadt Wuppertal als UNB Ausführungen gemacht zur Mindesthöhe eines Mastes von 20 m im Bereich des Bf Wuppertal-Vohwinkel, weil das Speisekabel dort über ein Nebengebäude des Bahnhofes



verlegt wird. Gemäß § 31 (5) LNatSchG sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Mast- und Turmbauten von mehr als 20 m Höhe in der Regel nicht ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne des § 15 (6) BNatSchG. Aufgrund der umgebenden Höhenverhältnisse, der bestehenden Gebäudehöhen und der Bahninfrastruktur erscheint es jedoch vertretbar, die Auswirkungen auf das Landschaftsbild nicht als zusätzliche Beeinträchtigung zu werten. Dies setzt allerdings voraus, dass die Höhe der geplanten Masten das Maß von 20 m nicht wesentlich überschreitet. Hierzu führt die Vorhabenträgerin aus, dass der Mast mit einer Höhe von weniger als 20 m bei km 109,27 zwischen den Strecken 2250 und 2723 stehen soll. Der Mast befindet sich außerhalb der freien Landschaft im besiedelten Bereich. Er steht zudem im nahen Umfeld des Empfangsgebäudes im Bf Wuppertal-Vohwinkel. Dort zweigt die Trasse der S 9 (Strecke 2723) von der durchgehenden Hauptstrecke 2550 ab. Das gesamte Areal ist geprägt von bahntechnischen Anlagen, insbesondere einer hohen Anzahl von schon bestehenden Oberleitungsmasten in ähnlicher Höhe. Die zusätzliche Errichtung eines einzelnen Mastes löst nach Einschätzung der Vorhabenträgerin keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in diesem Bereich aus. Aufgrund der Gegenäußerung war die Maßnahme für die UNB erledigt.

Weiterhin bemängelt die Stadt Wuppertal zu möglichen Beeinträchtigungen von Gewässern durch den Bau des Fahrweges zum Tescher Tunnel, dass die bahnbegleitenden Gewässer nicht vollständig dargestellt sind. Schutzmaßnahmen während der Bauzeiten werden demzufolge auch nicht vorgeschlagen. Die in dem betreffenden Bereich bestehenden Gewässer werden dargestellt. Es seien mögliche Beeinträchtigungen der Gewässer insbesondere durch den Bau einer Rückenstütze ohne Schutzmaßnahmen zu befürchten. Es wird deshalb ange-regt, eine gutachterliche Stellungnahme über die Beeinträchtigung von Gewässern infolge dieser Baumaßnahmen einzuholen und ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Planfeststellungsbeschluss aufzuerlegen. Von der Vorhabenträgerin wird in der Gegenäußerung ausgeführt, dass im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen zum PFA Ic die fehlenden Oberflächengewässer in den Karten nachgearbeitet wer-

den. Obwohl die Fließgewässer bisher in den Karten teilweise unvollständig dargestellt sind, sind sie bekannt und es erfolgte in den Gutachten im Zuge der Konfliktanalyse eine Prognose möglicher Beeinträchtigungen. Vom Vorhaben ist ausschließlich der Bellenbuschbach betroffen, für den der Durchlass im Bereich der Bahnquerung erneuert wird. Alle weiteren Fließgewässer werden nicht beeinträchtigt. Die Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Schutzzäune) werden im Zuge der Erstellung des Blaudrucks ergänzt. Aufgrund der Gegenäußerung war die Maßnahme für die UNB erledigt.

Darüber hinaus regt die Stadt Wuppertal an, dass Fahrzeuge der Stadt bzw. von deren Beauftragten für Wartungsarbeiten im Tescher Tunnel eine Zuwegung über den Bahndamm der Strecke 2423 erhalten. Aufgrund der topografischen Situation wurde von der Vorhabenträgerin hierfür eine Zugangsstelle über eine historische Wegeparzelle (Gemarkung Vohwinkel, Flur 24, Flurstück 6) gewählt. Ein weiter östlich gelegener Zugang sei aufgrund der Einschnittslage des Bahnkörpers nicht möglich. Zugleich soll in diesem Bereich auch das Gleis 915 verlängert und in die Mitte des Bahndammes verlegt werden. Dieser ca. 220 m lange Überschneidungsabschnitt der Zuwegung mit dem verlängerten Gleis soll zudem mit Beleuchtungsmasten ausgestattet werden. Die letzten vier Beleuchtungsmasten sind auf der Mitte des Fahrweges platziert und sollen im Bedarfsfall demontiert werden. Der damit verbundene Aufwand, die ca. 12 m lange Mastkonstruktion z.B. mittels Mobilkran für jede Befahrung ab- und wiederaufzubauen, ist nach Auffassung der Stadt unverhältnismäßig. Deshalb schlägt sie vor, die betreffenden vier Maststandorte in den Böschungsbereich des Bahndammes zum Gausbach zu verlegen, um eine hindernisfreie Zufahrtsmöglichkeit zu gewähren. Seitens der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen diese Verlegung. Die Vorhabenträgerin hat in der Gegenäußerung dem Vorschlag zugestimmt und gleichzeitig das Nutzungsrecht eingeräumt. Aufgrund der Gegenäußerung war die Maßnahme für die UNB erledigt.

Die Nebenbestimmungen finden sich unter Abschnitt A Ziffer 5.5.2 wieder.

### Zusammenfassung

Die hiermit planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind insgesamt nach Art, Größe und Standort geeignet, die durch die beabsichtigte Maßnahme verursachten Eingriffe zu kompensieren; sie sind zudem erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes in dem vom Eingriff betroffenen Raum auf Dauer zu sichern. Auch führen sie zu keinem Nachteil, der erkennbar außer Verhältnis zu dem beabsichtigten Erfolg steht.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen nach Beendigung der Eisenbahnbaumaßnahme die prognostizierten Eingriffe entsprechend den Gesetzesvorgaben kompensiert und ausgeglichen werden können.

#### **6.3.8 Artenschutz**

Das Eisenbahnbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste für alle nachgewiesenen und potenziell vorkommenden Arten einschließlich Schutzauflagen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insofern treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand des LBP (Anlage 16 der Planunterlagen) und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 17 der Planunterlagen). Die in diesen Unterlagen enthaltenen Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

### 6.3.8.1 Rechtsgrundlagen

Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen dem Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Somit soll langfristig die biologische Vielfalt gesichert werden.

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 VRL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 V-RL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen des BNatSchG:

- Die §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Aufbau und Schutz des zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" setzen die habitatschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL und der V-RL um.
- In den §§ 37 ff. BNatSchG hat der Bundesgesetzgeber artenschutzrechtliche Regelungen getroffen, von denen insbesondere §§ 44 f. BNatSchG der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vorgaben der FFH-RL und der V-RL dienen.

Besondere Bedeutung kommt daher den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG zu, nach denen es verboten ist,

- wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gemäß der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels in ihrer derzeit gültigen Fassung aufgeführt sind,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (d. h. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Streng geschützt sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG eine Teilmenge der besonders geschützten Arten, nämlich

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL und
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der BArtSchV (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird.

### 6.3.8.2 Prüfmethodik

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab.

Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Planlose Untersuchungen ohne greifbare Anhaltspunkte sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der auf Individuen bezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits eine Bearbeitungstiefe in den Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden zumindest Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt sind. Vor diesem Hintergrund ist eine am Maßstab der praktischen Vernunft ausgerichtete Prüfung zweckdienlich. Im Hinblick auf die erforderlichen Grundlagendaten hat sich ein zweigleisiges Vorgehen als angemessen bewährt. Zum einen die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und zum anderen eine Bestandserfassung

vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, Rn. 54 m.w.N., sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010; fortgeschrieben 06.06.2016) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV NRW im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Messischblätter) zur Verfügung stehen. Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“. Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen ist die Vorhabenträgerin gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

Im Rahmen der für die Maßnahme durchgeführten Artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) ist als 1. Schritt die Festlegung des Untersuchungsrahmens vorgesehen. Damit wird das im Eingriffsraum planungsrelevante Artenspektrum ermittelt, d.h. die streng geschützten Tier- und Pflanzenarten und die europäischen Vogelarten, die von der Planung betroffen sein könnten. Es wird im Rahmen dieser Voruntersuchung dargestellt, wo Konflikte zukünftiger Planungen mit den gesetzlichen Vorschriften zu erwarten sind und wo ggf. weitergehende Untersuchungen (Kartierungen) erforderlich werden, um eine artenschutzrechtliche Bewertung durchführen zu können. Für das Vorhaben wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Anlage 17 der Antragsunterlagen) vorgelegt; in diesem werden die Ergebnisse der Kartierung dokumentiert und in Bezug auf die Verkehrsplanung bewertet. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag dient als Grundlage für die durchzuführende Artenschutzprüfung (ASP) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

### **6.3.8.3 Bestandserfassung**

#### **Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass alle durch das geplante Vorhaben zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen vollständig erfasst werden können. Berücksichtigt wurden dabei die Reichweite der Wirkfaktoren des Vorhabens und von Wirkungspfaden der lokalen Ausbreitung im Zusammenhang mit den betroffenen Schutzgütern einerseits sowie die Funktionszusammenhänge der Schutzgüter im Hinblick auf deren Wechselwirkungen und auf spätere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen andererseits.

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde für das geplante Vorhaben zugrunde gelegt, dass die Bahntrasse bereits besteht (z.T. stillgelegt). Somit können die Untersuchungsbreiten für die einzelnen Schutzgüter, wie sie in



Anhang III-3 des EBA-Leitfadens (vgl. EBA 2014) vorgeschlagen werden, erheblich verringert werden, „da lediglich die Bereiche zu untersuchen sind, in denen zusätzliche Wirkungen zu erwarten sind“ (vgl. EBA 2014, Anhang III-3: Schutzgutbezogene Regelbreiten von Untersuchungsräumen, S. 80).

Für den LBP wurde somit ein Untersuchungsraum von 100 m Breite beidseits der bestehenden Bahntrasse bzw. um das geplante Vorhaben festgelegt. Abweichungen bei der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes werden schutzgutspezifisch dargelegt und begründet (bspw. bei den Schutzgütern Landschaft und Tiere).

### **Untersuchungsmethode**

Hinsichtlich der Auswahl der für den Artenschutzbeitrag zu betrachtenden Arten ist zunächst zu berücksichtigen, dass ausschließlich die geschützten Arten nach Anhang IV FFH-RL bzw. Art. 1 VS-RL relevant sind, da gemäß der Vorgaben in § 44 Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 zugelassene Eingriffe eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nur für diese Arten erfolgen muss. Aus diesem Grund werden in einem ersten Schritt des Artenschutzbeitrages die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen sowie die potenziell vorkommenden geschützten Arten nach Anhang IV FFH-RL sowie die Arten der VS-RL (europäische Vogelarten) tabellarisch dargestellt (vgl. Kap. 3 der ASP). Dazu werden die Bestandsinformationen aus den Kartierungen innerhalb des Untersuchungsgebietes herangezogen.

In der Artengruppe der geschützten Arten nach Anhang IV FFH-RL wird für sämtliche nachgewiesenen Arten eine artspezifische Prognose mit Hilfe des durch den EBA-Leitfaden vorgegebenen Artenblatts erstellt (vgl. EBA 2012). Ausgenommen werden nur die Arten, für die eine Betroffenheit begründet ausgeschlossen werden kann. Eine entsprechende Begründung für den Ausschluss der Betrachtungen erfolgt in Kap. 3 der ASP.

Auch in der Artengruppe der Vögel werden zunächst die Arten von einer weiteren Betrachtung ausgeschlossen, für die eine Betroffenheit eindeutig ausgeschlossen werden kann. Für alle weiteren Vogelarten erfolgt die artenschutz-

rechtliche Prognose mit Hilfe des Artenblattes. In Anlehnung an die Vorgehensweise für die Erstellung von Artenschutzbeiträgen in NRW (vgl. VV-Artenschutz, MKULNV 2016) erfolgt die artenschutzrechtliche Prognose für die durch das LANUV NRW als planungsrelevant definierten Arten in der Regel artspezifisch in einem Artenblatt. Eine Ausnahme stellen die Arten dar, die hinsichtlich der Habitatstrukturen ähnliche Ansprüche und eine vergleichbare Betroffenheit aufweisen. Für diese Arten, sowie für die nicht planungsrelevanten Arten, die weit verbreitet sind und sich derzeit grundsätzlich in einem günstigen Erhaltungszustand in NRW befinden, wird die artenschutzrechtliche Prognose in Form von Artengruppen bzw. Artengilden vorgenommen.

### **Auswahl betrachtungsrelevanter Arten**

#### **Methodik der Bestandserfassung**

Die faunistischen Untersuchungen in 2016 konzentrierten sich auf solche Arten und Funktionen, die als Wert- und Funktionselemente eine besondere Bedeutung besitzen. Dazu gehören Artvorkommen oder Artengemeinschaften, die besonders geschützt und / oder gefährdet sind (hierunter fallen auch die in NRW planungsrelevanten Arten, die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung von Bedeutung sind) sowie solche, die aufgrund besonderer Lebensraumansprüche naturnahe, ungestörte und ausgeprägte landschaftsraumtypische Lebensräume anzeigen.

Aufgrund der zu erwartenden Projektwirkungen wurden in 2016 die Tiergruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien erfasst. Die Faunakartierungen erfolgten im Zeitraum Februar 2016 bis September 2016. Das Untersuchungsprogramm und die Methoden orientieren sich an den Vorgaben des Standarduntersuchungsprogramms des EBA (EBA 2014) und wurde mit den Naturschutzbehörden im Rahmen eines Scopings abgestimmt. Für Fledermäuse, Amphibien und Reptilien wurde auf Grundlage der vorliegenden Biotoptypenkartierung aus 2016 und einer Luftbildauswertung zunächst die Habitateignung im Untersuchungsgebiet geprüft und nur in den Bereichen, die als Habitat für die jeweilige Artgruppe geeignet sind, entsprechend kartiert. Die Kartierbereiche für Fledermäuse, Amphibien und Reptilien wurden darüber hinaus im Zuge

der ersten Geländeerhebungen weiter modifiziert, d.h. bei der Durchführung der ersten Kartiergänge wurden noch Habitatflächen hinzu- oder auch weggenommen. Für Fledermäuse wurde darüber hinaus im Zuge einer Begehung der Trasse das Quartierpotenzial von Bäumen und relevanten Brücken beurteilt. Bei den Amphibien wurden auch potenzielle Laichgewässer, die gerade in das Untersuchungsgebiet hineinragen oder unmittelbar außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, in die Betrachtung mit einbezogen.

Die Vögel (planungsrelevante Arten) wurden flächendeckend im gesamten Untersuchungsgebiet erfasst.

Eine Abfrage von Daten bei der Stadt Wuppertal ergab Hinweise insbesondere auf Amphibien-, Fledermaus- und Uhuorkommen. Bzgl. des Uhus wurde Kontakt zu D. Regulski „Niederbergisches UHU-Projekt“ (<http://www.niederberg-uhus.de/>) aufgenommen und Daten abgefragt bzw. Ortsbegehungen durchgeführt. Die Abfrage bei den Biologischen Stationen ergab für den PFA Ic keine weiteren Hinweise auf besondere Artvorkommen.

Nachfolgend erfolgt für die erfassten Tiergruppen die Darlegung der tiergruppenbezogenen Untersuchungsräume / -bereiche, der Erfassungszeiträume sowie der jeweiligen Erfassungsmethoden.

### **Vögel**

Vögel wurden in 2016 flächendeckend im Bereich von 100 m beiderseits der Trasse im Zeitraum Februar 2016 bis Ende Juni 2016 im Zuge von fünf Begehungen erfasst. Erfasst wurden vorrangig die planungsrelevanten Arten. Der Uhu wurde aufgrund seines großen Aktionsradius und aufgrund seiner potenziellen Gefährdung durch Oberleitungen (Stromschlag- und Kollisionsrisiko) in einem Bereich von 2 km beiderseits der Trasse berücksichtigt und entsprechend erfasst.

### **Fledermäuse**

Im Zuge der o.g. Erstbegehungen in 2016 wurde für den PFA Ic die östliche Hälfte der ehemaligen Bahntrasse identifiziert und weiter untersucht. Der Bereich ist teilweise gerodet sowie durch einen Mischbestand aus jungen Gehölzen und älteren Buchen entlang eines Baches charakterisiert. Die Eignung als

Jagdgebiet wurde auch für lichtscheue Arten als hoch eingestuft, das Quartierpotenzial dagegen nur mit mittel.

Das Vorkommen eines größeren Winter- und Sommerquartiers von Fledermäusen im Tescher Tunnel ist bekannt. Im Bereich des Tescher Tunnels wurden keine Kartierungen durchgeführt, da der Tunnel außerhalb des Untersuchungsgebietes und des Wirkungsbereichs des Vorhabens liegt und die potenziellen Quartiere demnach nicht vom Vorhaben betroffen sein können (Abstand zum Vorhaben ca. 450 m). Die ehemalige Bahntrasse mit den begleitenden Gehölzbeständen stellt jedoch eine potenzielle Flugroute zu Nahrungshabitaten in angrenzende Bereiche, insbesondere auch zu den Gewässern in den Kalksteinabbaugebieten dar. Fledermäuse des Tescher Tunnels, die die ehemalige Bahnlinie als Jagdhabitat oder Leitlinie nutzen, werden somit im Zuge der Kartierungen miterfasst.

Für die Untersuchung wurden Detektorbegehungen und Batcorderuntersuchungen durchgeführt. Die Erfassungen erfolgten im Zeitraum April / Mai 2016 bis August / September 2016. Es erfolgten drei Detektorbegehungen (Pettersson D 240 x) und der Einsatz von Batcordern (Firma EcoObs) zur ganznächtigen Rufaufzeichnung. In relevanten Gehölzbeständen erfolgte außerdem eine Quartierpotenzialanalyse und im Bereich von Altholzbeständen eine Höhlenbaumkartierung. Darüber hinaus wurde die EÜ „Am Sandfeld“ hinsichtlich ihres Quartierpotenzials begutachtet und zu einem späteren Zeitpunkt die aktuelle Nutzung durch Fledermäuse untersucht.

### ***Amphibien***

Bzgl. der Amphibien lag das Augenmerk der Erfassungen in 2016 bei den Arten Kammmolch, Geburtshelferkröte und Kreuzkröte als planungsrelevante Arten. Die genannten Arten besitzen spezielle Lebensraumansprüche. Kammmolche bevorzugen warme sonnige Stillgewässer mit reicher Vegetation. Geburtshelferkröten laichen überwiegend in sonnigen Kleingewässern mit strukturreicher insbesondere felsiger Umgebung, z.B. in Gewässern innerhalb von Steinbrüchen. Kreuzkröten laichen in flachen vegetationsarmen und vollsonnigen Tümpeln und Pfützen, wie sie insbesondere in Steinbrüchen oder in Industrieflächen

vorkommen. Alle drei genannten Arten können Gleisanlagen als Ruhestätten nutzen. Voraussetzung ist jedoch, dass in direkter Umgebung die speziellen oben genannten Habitatansprüche erfüllt sind.

Im Zuge der ersten flächendeckenden Begehung zur Brutvogelerfassung wurde der für den Bereich des PFA Ic identifizierte potenzielle Lebensraum auf seine Eignung überprüft. Vorkommen der genannten Arten können aufgrund des Vorkommens geeigneter Habitate insbesondere im stillgelegten und brachliegenden Teil der ehemaligen Bahnstrecke mit den im Umfeld liegenden Stillgewässern nicht ausgeschlossen werden. Hinweise auf Amphibien in diesem Bereich gaben auch die von der Stadt Wuppertal, Untere Naturschutzbehörde, zur Verfügung gestellten Daten.

### ***Reptilien***

Bzgl. der Reptilien lag das Augenmerk der Erfassungen bei den planungsrelevanten Arten Zauneidechse und Schlingnatter. Wie die Amphibien haben auch die Reptilienarten spezielle Lebensraumansprüche. Zauneidechsen und Schlingnattern bevorzugen trockenwarme und reich strukturierte Lebensräume mit offenen wenig bewachsenen Stellen und guter Deckung im Wechsel. Die Habitatansprüche beider Arten sind ähnlich, jedoch ist die Schlingnatter hinsichtlich der Flächengröße und der Strukturierung anspruchsvoller als die Zauneidechse. Beide genannten Arten können Gleisanlagen als Ruhestätten und auch als Fortpflanzungsstätten nutzen. Voraussetzung ist jedoch, dass in direkter Umgebung die speziellen oben genannten Habitatansprüche erfüllt sind. Im Zuge der ersten Begehung zur Brutvogelerfassung wurden auch geeignete Reptilienlebensräume entlang der Regiobahnstrecke festgelegt. Im PFA Ic konnten als geeigneter Habitatbereich die Flächen südöstlich vom Bf Dornap-Hahnenfurth identifiziert werden.

Es wurden künstliche Verstecke (Dachpappen von 40 x 50 cm Größe) ausgelegt und in regelmäßigen Abständen kontrolliert. Zudem erfolgten Erfassungen durch Direktbeobachtung schwerpunktmäßig zur Feststellung bzw. zum Abschluss von Vorkommen der Zauneidechse. Die Erfassungstermine erfolgten

zu variierenden Tageszeiten zwischen den Vormittags- und den frühen Abendstunden bei geeigneter Witterung (sonniges Wetter bei etwa 12 bis 17°C, Sonne-Wolken-Wechsel bei etwa 18 bis 21°C, wolkiges Wetter oder abends bei etwa 22 bis 26°C). Die Erfassungen wurden zwischen Anfang April und Anfang September 2016 durchgeführt, es erfolgten jeweils 7 bis 9 Begehungen.

Nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützte Pflanzenarten wurden im Untersuchungsraum nicht angetroffen.

Die Vorhabenträgerin hat für die im Untersuchungsraum kartierten, also tatsächlich vorkommenden planungsrelevanten Arten durch ihren Fachgutachter im Hinblick auf Lebensraumsprüche und Bestandssituation im Untersuchungsgebiet eine detaillierte Art-für-Art-Betrachtung mit anschließender Betroffenheitsanalyse zu den Wirkfaktoren des Vorhabens in Form entsprechender Prüfprotokolle vornehmen lassen.

### Ergebnis der Bestandserfassung

#### **Vögel**

Im Zuge der Erfassung der Vögel 2016 konnten für den PFA Ic die planungsrelevanten Arten Mäusebussard, Rotmilan, Habicht und Uhu nachgewiesen werden.

Der Mäusebussard wurde nicht als Brutvogel innerhalb des Erfassungsbereiches von 100 m beiderseits der Trasse festgestellt. Allerdings wurden regelmäßig Mäusebussarde in Trassennähe bzw. im Luftraum über der Trasse beobachtet, so dass die Art hier als regelmäßiger Gast einzustufen ist.

Der Rotmilan ist ebenfalls innerhalb des Erfassungsbereiches von 100 m beiderseits der Trasse kein Brutvogel. Allerdings brütete 2015 nach Angaben von D. Regulski (mdl.) ein Rotmilanpaar in einem kleinen Waldbestand auf dem Gelände der Grube Osterholz (Firma Oetelshofen). Die Entfernung des wahr-

scheinlichen Brutplatzes zur Trasse innerhalb des PFA Ic lag vermutlich bei weniger als 250 m. Für 2016 konnte der Brutplatz nicht bestätigt werden. Allerdings gelangen drei Einzelbeobachtungen von Rotmilanen in Wuppertal-Dornap und Wuppertal-Hahnenfurth, davon eine über dem Bf Dornap-Hahnenfurth.

Der Habicht wurde einmal am Bf Dornap-Hahnenfurth beobachtet, ein adulter Vogel landete in einem Baum am Bahndamm. Brutplätze des Habichts sind im Erfassungsbereich von 100 m beiderseits der Trasse nicht vorhanden.

Der Uhu ist Brutvogel in den an den PFA Ic angrenzenden Steinbrüchen. In der etwa 300 m westlich des Trassenabschnittes liegenden Grube Osterholz wurde 2016 eine Uhubrut nachgewiesen. In der knapp 200 m östlich des Trassenabschnittes gelegenen Grube Hahnenfurth erfolgte 2016 wahrscheinlich keine Brut, jedoch wurden dort in den Vorjahren Uhubruten nachgewiesen (D. Regulski mdl., Regulski (2014a, b), [www.niederberg-uhus.de](http://www.niederberg-uhus.de)).

Ansonsten dominieren im betroffenen Bereich weit verbreitete und häufige Vogelarten.

Die im PFA Ic nachgewiesenen planungsrelevante Vogelarten Mäusebussard, Rotmilan, Habicht und Uhu sind nach § 7 (2) Nr. 14 BNatSchG streng geschützt. Der Mäusebussard ist in der Roten Liste Deutschland und NRW als ungefährdet verzeichnet. Habicht und Uhu sind in NRW in der Vorwarnliste aufgeführt und in Deutschland als ungefährdet eingestuft. Der Rotmilan ist in NRW gefährdet und steht in der Vorwarnliste für Deutschland.

### ***Fledermäuse***

Bzgl. der Fledermäuse wurden im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic in 2016 während der ersten Detektorkartierung im Juni unmittelbar nach Sonnenuntergang Zwergfledermäuse auf der Bahntrasse festgestellt. Mindestens 15 Individuen flogen entlang der Trasse von Ost nach West, teilweise jagend. Dies deutet auf eine im unmittelbaren Umfeld liegende Wochenstube von Zwergfledermäusen hin, die Trasse wird hier als Flugstraße genutzt. Einmal konnte ein Vertreter der Gattung Myotis erfasst werden.

Insgesamt wurden in den drei Batcordernächten 322 Rufsequenzen von Fledermäusen aufgezeichnet. Hiervon wurden 300 Rufsequenzen der Zwergfledermaus zugeordnet. Die übrigen 22 Rufsequenzen konnten der Gattung Myotis zugeordnet werden, wovon 10 Sequenzen der Wasserfledermaus und 3 Sequenzen einem Vertreter der Bartfledermaus zugeordnet wurden. In dem Luftschutzstollen am ehemaligen Bf Dornap-Hahnenfurth wurde ebenfalls eine überwinterte Wasserfledermaus nachgewiesen (Kordges 2015). In dem Luftschutzstollen ist zudem ein „hervorragendes Nischen- und Spaltenangebot“ vorhanden (Kordges 2014), so dass dort mit überwinterten Fledermäusen verschiedener Arten gerechnet werden kann. Bei einer Winterkontrolle am 18.02.2015 wurde keine Bartfledermaus nachgewiesen (Kordges 2015), jedoch ist in Winterquartieren meist ein Großteil der anwesenden Fledermäuse nicht sichtbar. Die übrigen Rufsequenzen konnten nicht eindeutig auf Artniveau bestimmt werden. Besonders auffällig im Aktivitätsverlauf ist das frühe Auftreten von Zwergfledermäusen bereits bei Sonnenuntergang bzw. kurz davor. Dies bestätigt die Vermutung, dass Zwergfledermausquartiere im Umfeld der Trasse vorkommen. Im weiteren nächtlichen Verlauf konnten in zwei von drei Nächten immer wieder Rufsequenzen von Fledermäusen aufgezeichnet werden.

Die Kontrolle der Brücke „Am Sandfeld“ hat ergeben, dass diese ein Quartierpotenzial besitzt, in 2016 wurde aber keine Fledermäuse dort nachgewiesen.

Alle Fledermausarten sind nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt und im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet. Beide Bartfledermausarten sind in der Roten Liste NRW aufgeführt, die Kleine Bartfledermaus ist als gefährdet, die Große als stark gefährdet eingestuft. Bundesweit stehen beide Arten in der Vorwarnliste. Für die Wasserfledermaus besteht in NRW eine Gefährdung unbekanntes Ausmaßes, bundesweit gilt sie als ungefährdet. Die Zwergfledermaus ist sowohl landes- als auch bundesweit als ungefährdet eingestuft.

### ***Amphibien***

Im Rahmen der Untersuchung 2016 wurden im Bereich des PFA Ic Geburtshelferkröte, Kreuzkröte, Erdkröte, Grasfrosch und Wasserfrösche (vermutlich



Teichfrosch) festgestellt. Vorkommen des Kammmolches sind langjährig bekannt.

Im direkten Umfeld des PFA Ic sind größere Kammmolchvorkommen bekannt: In einem ehemaligen Kalkschlämmteich im Bereich der Grube Osterholz (Firma Oetelshofen) besteht ein „offenbar kopfstarkes Vorkommen“ des Kammmolches (Biologische Station Mittlere Wupper 2011). Das Gewässer liegt etwa 200 m westlich von km 20,4 bis km 20,5. In der Grube Osterholz wurden 2014 Kammmolche in mehreren Gewässern festgestellt (Emons et al. 2015). Das trassennächste bekannte Vorkommen befindet sich in einem ehemaligen Fischteich etwa 30 m südlich der Trasse bei km 21,2 (Henf 2009). Der Fortbestand dieses Vorkommens wird durch die Biologische Station Mittlere Wupper bestätigt. Vorkommen in weiteren Gewässern entlang des PFA Ic sind möglich. Aufgrund der bekannten Vorkommen der Art wurde im Zuge der Erfassung 2016 nicht gezielt nach Kammmolchen gesucht.

Bei der Erfassung 2016 wurde zweimal (05.05. und 22.06.) je eine rufende Geburtshelferkröte in einem Garten am Schlehenweg etwa 70 m nördlich der Trasse in Höhe von km 21,2+70 gehört. Möglicherweise handelte es sich bei beiden Nachweisen um dasselbe Tier. Die an beiden Seiten der Trasse gelegenen Kleingewässer zwischen der EÜ „Am Sandfeld“ (km 20,7) und km 21,3 sind als Laichgewässer für die Geburtshelferkröte potenziell geeignet. Zudem bestehen bekannte Vorkommen in den Steinbrüchen der Umgebung (eigener Nachweis in der Grube Hahnenfurth 22.06.2016 und ein größeres Vorkommen in der Grube Osterholz (Emons et al. 2015)).

Am 22.06.2016 wurden rufende Kreuzkröten innerhalb der Betriebsflächen der angrenzenden Steinbrüche „Grube Osterholz“ und „Grube Hahnenfurth“ gehört. Etwa fünf Rufer befanden sich in maximal etwa 50 m Entfernung zur Trasse innerhalb des Betriebsgeländes der Grube Osterholz etwa bei km 20,8. Zahlreiche weitere Rufer waren in beiden Betriebsflächen in größerer Entfernung zu hören. Die Feststellungen erfolgten in einer Periode mit intensiven Niederschlägen, in der zahlreiche temporäre Gewässer vorhanden waren. Emons et al. (2015) stellten Vorkommen der Kreuzkröte in mehreren Gewässern innerhalb der Grube Osterholz fest.

Eine Erdkröte trat einmal als „Beifang“ unter einem künstlichen Reptilienversteck auf. In den zahlreichen Kleingewässern in Trassennähe ist von Laichplätzen der Erdkröte auszugehen, so dass die Art den Trassenbereich regelmäßig als Landhabitat nutzen dürfte.

Ein subadulter Grasfrosch wurde am 09.09.2016 registriert. Auch der Grasfrosch dürfte als häufige Amphibienart in den umliegenden Gewässern laichen und regelmäßig im Trassenbereich auftreten.

Am 22.06.2016 wurden Wasserfrösche, vermutlich Teichfrösche (*Pelophylax esculentus*) aus Gartenteichen am Schlehenweg nördlich der Trasse gehört. Ein gelegentliches Auftreten von Wasserfröschen im Trassenbereich ist wahrscheinlich.

Somit kommen im Bereich des PFA Ic drei planungsrelevante Amphibienarten vor, der Kammmolch, die Geburtshelferkröte und die Kreuzkröte. Alle drei sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet, der Kammmolch auch im Anhang II. Kammmolch, Geburtshelferkröte und Kreuzkröte sind nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt und im Anhang IV, der Kammmolch auch im Anhang II der FFH-Richtlinie verzeichnet. Kammmolch und Kreuzkröte sind in NRW als gefährdet, die Geburtshelferkröte als stark gefährdet eingestuft. In Deutschland ist die Geburtshelferkröte als gefährdet eingestuft. Die drei Arten sind planungsrelevant. Erdkröte und Grasfrosch sind weder nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt noch in den Anhängen II oder IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und in NRW und Deutschland nach Roter Liste ungefährdet. Die Arten sind nicht planungsrelevant. Bei den festgestellten Wasserfröschen handelt es sich vermutlich um den ebenfalls nicht gefährdeten und nicht planungsrelevanten Teichfrosch.

### ***Reptilien***

Im Rahmen der Untersuchung 2016 wurden die beiden Reptilienarten Blindschleiche (*Anguis fragilis*) und Ringelnatter (*Natrix natrix*) festgestellt. Vorkommen der Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) sind im Untersuchungsraum aufgrund der Lebensraumausstattung und aufgrund von Funden in vergleichbaren

Lebensräumen innerhalb der PFA I und II der Regiobahnstrecke wahrscheinlich.

Die Blindschleiche kommt im PFA Ic in hoher Dichte vor und wurde ausschließlich unter den ausgelegten künstlichen Verstecken (Dachpappen) gefunden. Maximal wurden unter den 13 ausgelegten Dachpappen insgesamt 10 Blindschleichen gefunden (06.07.2016). Die höchste Individuenzahl unter einem einzigen Dachpappenstück lag bei fünf Tieren (zusammen mit einer Ringelnatter) in einem Versteck am 27.07.2016. Insgesamt wurden unter neun Dachpappen bei jeweils mindestens einer Kontrolle Blindschleichen festgestellt.

Auch die Ringelnatter ist in relativ hoher Dichte vertreten. Es erfolgten fünf Nachweise ausschließlich junger, nicht erwachsener Tiere unter den ausgelegten Dachpappen (zwei Tiere am 06.07.2016, jeweils ein Tier am 04.06., 29.06. und 27.07.2016). Die Schlangen hatten Gesamtlängen von etwa 20 bis 40 cm. Erwachsene Nattern flüchteten bei den Begehungen vermutlich so früh, dass sie nicht gesehen werden konnten, da ein erschütterungsarmes Gehen auf dem Schotterdamm schwierig ist.

Das Vorkommen von Anhang II- oder IV-Arten von Reptilien wird für den PFA Ic ausgeschlossen. Die Arten Schlingnatter und Zauneidechse wurden nicht festgestellt, für beide Arten sind keine geeigneten Habitate vorhanden. Die Blindschleiche, die Waldeidechse und die Ringelnatter sind weder nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt noch in den Anhängen II oder IV der FFH-Richtlinie verzeichnet. Die Ringelnatter ist jedoch in NRW stark gefährdet. Alle drei Arten sind nicht planungsrelevant.

### Ergebnisse Konfliktanalyse

#### **Vögel**

Für die Artgruppe der Vögel werden der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Störung sowie die Tötung von einzelnen Individuen ausführlich in der Artenschutzprüfung (ASP) behandelt (Anlage 17). Betrachtet werden sowohl die planungsrelevanten Arten Mäusebussard, Rotmilan, Habicht und Uhu sowie die nicht planungsrelevanten, allgemein weit verbreiteten und häufigen

Arten. Im Ergebnis können in der ASP erhebliche Beeinträchtigungen der Vögel unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen vollständig ausgeschlossen werden.

### ***Fledermäuse***

Auch für die Artgruppe der Fledermäuse werden der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Störung sowie die Tötung von einzelnen Individuen ausführlich in der Artenschutzprüfung (ASP) behandelt (Anlage 17). Alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten sind planungsrelevant und wurden somit in der ASP berücksichtigt. Im Ergebnis können in der ASP erhebliche Beeinträchtigungen der Fledermäuse vollständig ausgeschlossen werden.

### ***Reptilien***

Die Artgruppe der Reptilien wurde in der ASP nicht behandelt, da im Untersuchungsgebiet mit Blindschleiche, Ringelnatter und Waldeidechse keine planungsrelevanten Arten vom Vorhaben betroffen sind. Im Zuge der Abarbeitung der Eingriffsregelung ergab die Betrachtung der 3 Reptilienarten, dass diese vom Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden bzw. eine erhebliche Beeinträchtigung durch die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen für die streng geschützten Arten, die auch für Reptilien wirksam sind, vermieden wird.

### ***Amphibien***

Die Artgruppe der Amphibien wurde in der ASP bzgl. der nachgewiesenen planungsrelevanten Arten Kammmolch, Geburtshelferkröte und Kreuzkröte behandelt. Mit den ebenfalls nachgewiesenen Arten Erdkröte, Grasfrosch und Wasserfrösche sind darüber hinaus keine planungsrelevanten Arten, aber im Sinne der Eingriffsregelung zu betrachtende Arten hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen zu prüfen.

Für die planungsrelevanten Arten Kammmolch, Geburtshelferkröte und Kreuzkröte werden der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Störung sowie die Tötung von einzelnen Individuen ausführlich in der Artenschutzprüfung

(ASP) behandelt (Anlage 17). Im Ergebnis können in der ASP erhebliche Beeinträchtigungen der genannten Arten unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen vollständig ausgeschlossen werden.

Bzgl. der Prognose der Beeinträchtigungen der nicht planungsrelevanten Arten Erdkröte, Grasfrosch und Wasserfrosch können auch bei diesen Arten unter Berücksichtigung der für die planungsrelevanten Arten vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

#### Zusammenfassung Konfliktanalyse Fauna

Bezüglich der Fauna sind durch das geplante Vorhaben unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen von Vogel-, Fledermaus-, Reptilien- und Amphibienarten gegeben. Konflikte sind bzgl. der Fauna demnach nicht zu verzeichnen.

#### **6.3.8.4 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen**

Im Folgenden sind nochmals die aus artenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen findet sich im LBP (Anlage 16; siehe auch Abschnitt B Ziffer 6.3.7.3 und Ziffer 5.2.3).

Folgende artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Rangierwegbeleuchtung (km 20,6 bis 21,3) in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr nur bei Rangierfahrten, d.h. nahezu vollständige Vermeidung der Beleuchtung in den Nachtstunden; darüber hinaus Verwendung eines insektenverträglichen Leuchtmittels mit einem niedrigen Strahlungsanteil im kurzwelligen Bereich, das auch (insbesondere lichtempfindlichen) Fledermäusen zugutekommt,

- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (LBP-Maßnahme V 3<sub>CEF</sub>):
  - Vermeidung einer Tötung von im Schotterkörper der Bahn überwinterten Kammolche, Kreuzkröten und Geburtshelferkröten und einer Beeinträchtigung der Laichwanderung der Kammolche bei der Erdverlegung der Speiseleitung und der Gleisverlängerung (km 20,6 bis km 21,4) sowie am Durchlass Bellenbuschbach durch Durchführung der Bauarbeiten ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.05. und 30.09.,
  - 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),
  - Vermeidung der Tötung von Fledermäusen durch gezielte Kontrolle aller zu fällenden Bäume auf potenzielle Fledermausquartiere
- Errichtung eines Amphibienschutzzaunes (LBP-Maßnahme V 6<sub>CEF</sub>) um das Baufeld zur Vermeidung baubedingter Verletzungen und Tötungen von Amphibien und Reptilien im Bereich der Baustellen zur Erdverlegung der Speiseleitung, zur Ertüchtigung des Gleises 915, und zum Bau des Wartungsweges und zur Erneuerung des Durchlasses Bellenbuschbach
- Bauzeit im Bereich der Erdverlegung der Speiseleitung im Zeitraum 01.05. bis 30.09., wobei die Bauzeit nach Möglichkeit nicht länger als drei Monate betragen sollte, um eine erhebliche Barrierewirkung zu vermeiden.
- 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 Sitzgelegenheiten 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 allen Mastspitzen). Die vorgesehenen Vogelschutzmaßnahmen am Mastkopf sind Maßnahmen, die für Großvögel ausgelegt sind und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam sind.

Über die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen hinausgehende vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG) ist nicht erforderlich.

#### **6.3.8.5 Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung**

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen zum Artenschutz folgt die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass bei Durchführung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vorsorgemaßnahmen für die Arten nach Anhang IV der FFH-RL sowie für die europäisch geschützten Vogelarten keiner der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

Für die in NRW planungsrelevanten Vogelarten sowie auch für die allgemein verbreiteten europäischen Vogelarten kann zusammenfassend festgehalten werden, dass bei Durchführung der oben aufgeführten (Vorsorge-) Maßnahmen eine Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen ist.

Die Durchführung der genannten Maßnahmen ist durch Auflagen in Abschnitt A insbesondere Ziffern 5.5.1.2, 5.5.1.9 und 5.5.1.10 sichergestellt.

#### **6.3.8.6 Stellungnahmen zum Artenschutz**

Vom **Dezernat 51** als Höherer Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurden zahlreiche Nebenbestimmungen formuliert (Abschnitt A Ziffern 5.5.1 des Beschlusses), deren Einhaltung von der Vorhabenträgerin zugesagt wurde. Zur artenschutzrechtlichen Prüfung wird ausgeführt, dass die Unterlagen zu dem Schluss kommen, dass unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind und Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten sind. Zu dem Hinweis der HNB auf die Vorgaben, wie bei einem Fledermausquartier gehandelt wird

und dass offenbar nicht alle Fledermaushabitate Eingang in das Gutachten gefunden zu haben scheinen, führt die Vorhabenträgerin aus, dass das Vorkommen eines größeren Winter- und Sommerquartiers von Fledermäusen im Tescher Tunnel bekannt ist. Im Bereich des Tescher Tunnels wurden keine Kartierungen durchgeführt, da der Tunnel außerhalb des Untersuchungsgebietes und des Wirkungsbereichs des Vorhabens liegt, und die potenziellen Quartiere demnach nicht vom Vorhaben betroffen sein können (Abstand zum Vorhaben ca. 450 m). Die ehemalige Bahntrasse mit den begleitenden Gehölzbeständen stellt jedoch eine potenzielle Flugroute zu Nahrungshabitaten in angrenzende Bereiche dar. Fledermäuse des Tescher Tunnels, die die ehemalige Bahnlinie als Jagdhabitat oder Leitlinie nutzen, werden somit im Zuge der Kartierungen mit erfasst. Eine weitere Ergänzung des Artenschutzfachbeitrages wird daher nicht für erforderlich gehalten. Nach Auswertung der Gegenäußerung hat die HNB gebeten, zum besseren visuellen Verständnis dem Gutachten noch eine Karte mit Fundpunkten oder Habitaträume der entsprechenden Arten beizulegen. Als Grundlage könnten die Übersichtspläne zum Scopingpapier mit den Ergebnissen der Erhebung in einem geeigneten Maßstab ergänzt und entsprechend angepasst werden. Hierzu hat die Regiobahn in einem anderen Planfeststellungsabschnitt 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; die Verfahrensweise wurde für das vorliegende Verfahren ausdrücklich bestätigt.

Darüber hinaus bestanden bei Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Bedenken der HNB. Weitere Anregungen der HNB bestehen nicht.

Die **Stadt Wuppertal als UNB** hat sich ebenso geäußert. Im Hinblick auf die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin hat die UNB Wuppertal in einer abschließenden Stellungnahme mitgeteilt, dass die Forderungen ausgeräumt sind. Darüber hinaus bestanden bei Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung



der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Bedenken.

Weitere Anregungen der UNB Wuppertal bestehen nicht.

### **6.3.9 Schutzgebiete und geschützte Biotope**

#### Schutzgebiete

Das geplante Vorhaben liegt gem. dem Landschaftsplan Wuppertal-Nord (Stadt Wuppertal, 2012) ca. ab der EÜ „Am Sandfeld“ nach Osten / Südosten hin fast vollständig im Landschaftsschutzgebiet. Die Eingriffsflächen liegen nahezu vollständig im Bereich des bestehenden Schotterkörpers der Bahnstrecke bzw. unmittelbar angrenzend an diese. Die geplante BE-Fläche, die außerhalb bereits geschotterter oder teilversiegelter Flächen liegt, wird nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert und in die ursprüngliche Nutzung versetzt. Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme außerhalb von bestehenden Bahnflächen findet nicht statt.

Im Bereich des Holthäuser Baches südlich der Bahntrasse befindet sich ein LSG mit besonderer Festsetzung („Aue des Holthäuser Bachs mit Streuobstwiesen“ (LSG 4708-0013 bzw. gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord Nr. 2.4.3)). Das Schutzgebiet ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Weitere Schutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet zum PFA Ic nicht vorhanden.

#### Gesetzlich geschützte Biotope

Nach § 30 BNatSchG oder § 42 LNatSchG NRW geschützte Biotope finden sich gem. dem Fachinformationssystem des LANUV (@LINFOS) südlich der Bahntrasse mit dem Holthäuser Bach (GB-4708-242) und dem Gausbachgraben mit dem unmittelbar südlich der Bahnlinie liegenden Teich (GB-4708-244). Die genannten Biotope sind vom Eingriff nicht betroffen.

### FFH-Lebensraumtypen

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

### Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler

Das Naturdenkmal „Böschung der Ladestraße zum Güterbahnhof Dornap-Hahnenfurth“ (gem. Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Textliche Festsetzung ND 2.6.2) grenzt nördlich an das Vorhaben an. Es ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Der Landschaftsplan Wuppertal-Nord, Stand 2012, bildet im Bereich des Holthauser Baches zudem den Geschützten Landschaftsbestandteil „Aue des Holthauser Bachs mit Streuobst-wiesen“ (Ordnungsnummer LB 2.8.2) ab. Auch dieser Bereich ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 39 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG NRW (festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus anderen Vorhaben) (siehe Unterlage 16.2: Bestands- und Konfliktplan). Es handelt sich um die „Halde Hahnenfurth“ und die „Böschung an der Düsseldorfer Straße“ (beides Maßnahmenflächen für das Vorhaben „Verlängerung der Regiobahn“ (Vorhabenträger Regiobahn). Darüber hinaus handelt es sich um die Fläche „Süderweiterung Hahnenfurth“ (Vorhabenträger Rheinkalk). Die Flächen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

### Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete

Wasserschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, das Überschwemmungsgebiet liegt vollständig außerhalb vom Vorhabensbereich.

## **6.3.10 Denkmalpflegerische Belange**

Denkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen (siehe Ausführungen unter Abschnitt B Ziffer 5.2.6).

### **6.3.11 Stellungnahmen der TÖB und Vereinigungen**

Die aufgrund von Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusagen der Vorhabenträgerin werden bestätigt und sind entsprechend dieses Beschlusses umzusetzen. Sofern den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange gefolgt werden konnte, erfolgte daneben die Umsetzung durch Auflagen/ Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A Ziffer 5 dieses Beschlusses) oder sie haben sich im Verfahren auf andere Weise erledigt. Den darüberhinausgehenden Stellungnahmen konnte nicht entsprochen werden. Hierzu wird auf die in Abschnitt B zu den jeweiligen Themen dargelegten Gründe verwiesen. Soweit zu den Stellungnahmen nicht bereits unter den Themen Abschnitt B Ziffern 6.3.1 bis 6.3.10 ausgeführt wurde, werden die Stellungnahmen im Folgenden dargelegt.

#### **Folgende Behörden und sonstige Stellen haben keine Stellungnahme oder Bedenken und Anregungen zu der Planung vorgebracht:**

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 52 (OAWB)

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 53 (OIB)

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54 (OWB)

Deutsche Telekom AG

E.ON Energie Deutschland GmbH

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AöR)

Wupperverband (WV)

Landesbüro der Naturschutzverbände

## **Folgende Behörden und sonstige Stellen haben Stellungnahmen abgegeben**

Forderungen, Bedenken, Anregungen oder Hinweise der folgenden Behörden und sonstige Stellen sind durch die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin erledigt bzw. ausgeräumt oder wurden als Nebenbestimmungen und Hinweise in diesen Beschluss aufgenommen:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 22 (KBD)

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51 (HNB)

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 55 (technischer Arbeitsschutz)

Stadt Wuppertal

Bergisch-Rheinischer Wasserverband (BRW)

DB Immobilien GmbH

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln

Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln

Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW)

## **Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen im Einzelnen**

### **Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung)**

Von dem Bereich „Kampfmittelbeseitigung“ bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurden keine Bedenken gegen die Maßnahme erhoben. Die Hinweise zu Kampfmittelangelegenheiten wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.6 in den Beschluss aufgenommen.

Die Vorhabenträgerin hat darauf hingewiesen, dass der Antrag bereits gestellt wurde und die Ergebnisse bereits vorliegen. Die entsprechende Bescheinigung werde vorgelegt.

### **Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)**

Die „Höhere Naturschutzbehörde“ bei der Bezirksregierung Düsseldorf hat im Rahmen ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Zusammenfassung

nach § 6 UVPG und die Umwelterklärung die Umweltauswirkungen des Vorhabens in Anlehnung an den Umweltleitfaden des EBA Teil II behandeln. Sie dienen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit wie auch zur Steigerung der Transparenz und stellen eine wesentliche Grundlage für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung dar. Bei der Bearbeitung wurde sich eng an die Vorgaben des Umweltleitfadens gehalten. Die von der HNB vertretenen Belange wurden ausreichend behandelt.

Die Unterlagen sind Gegenstand der Planunterlagen und wurden aufgrund der Änderungen der Planung mit dem Deckblatt überarbeitet. (Anlage 15 der Planunterlagen).

Zum landschaftspflegerischen Begleitplan hat die HNB ausgeführt, dass dieser die Eingriffsauswirkungen der Elektrifizierung und der damit verbundenen notwendigen Änderungen oder Neuinstallationen der Infrastruktur (u.a. Speiseleitung, Umbau Gleis 915, Beleuchtung, Rückschnittzone) untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die nach der Vermeidung verbleibenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen teilweise funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert werden. Dies war mit Kenntnis der Stellungnahme der Stadt Wuppertal noch nicht abschließend für die Masten mit einer Höhe über 20 m geschehen. Die diesbezüglichen Bedenken der Stadt Wuppertal sind geklärt (siehe Ziffer Abschnitt B Ziffer 6.3.7.6).

Nach Kenntnis der Gegenäußerung werden hierzu von der HNB keine gesonderten Hinweise mehr gegeben. Vielmehr führt die HNB aus, dass die Bedenken seitens der Vorhabenträgerin ausgeräumt wurden und den Nebenbestimmungen wurde zugestimmt. Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurde unter Abschnitt A Ziffer 5.5.1 in den Beschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen.

## **Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55 (technischer Arbeitsschutz)**

Aus Sicht des Bereichs „Technischer Arbeitsschutz“ bei der Bezirksregierung Düsseldorf bestehen gegen das Vorhaben aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht

keine Bedenken, wenn das Vorhaben entsprechend der Antragsunterlagen umgesetzt wird sowie die formulierten Empfehlungen und Hinweise in den Beschluss übernommen und deren Umsetzung beachtet wird.

Der Hinweis wurde unter Abschnitt A Ziffer 5.8 in den Beschluss aufgenommen.

Die Vorhabenträgerin hat den Empfehlungen zugestimmt und die Beachtung der Hinweise sowie dessen Überwachung zugesagt.

### **Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Köln**

Vom EBA wurde ausgeführt, dass gegen das Bauvorhaben grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Den seitens der Sachbereiche 2 und 3 formulierten Nebenbestimmungen hat die Vorhabenträgerin zugestimmt. Weiterer Klärungsbedarf wurde vom EBA nicht gesehen.

Die Nebenbestimmungen wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.3.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten.

### **Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV)**

Die Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln, hat nach Prüfung der Planunterlagen ausgeführt, dass gegen das Vorhaben der Regiobahn GmbH bei antragsgemäßer Ausführung aus eisenbahntechnischer Sicht und unter Beachtung der formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise keine Einwände bestehen.

In der Gegenäußerung wurde von der Vorhabenträgerin ausgeführt, dass die Nebenbestimmungen bei der Ausführung und die allgemeinen Hinweise beachtet werden

Aufgrund dieser Ausführungen besteht seitens der LEV zu diesem Zeitpunkt kein weiterer Klärungsbedarf mehr.

Im weiteren Verfahren ergab sich grundsätzlicher Klärungsbedarf bezüglich der Festsetzung der Rückschnittzone (Erläuterungen siehe Abschnitt B Ziffer 3.6 des Beschlusses). Die LEV hatte gebeten die von ihr in ihrer Stellungnahme

aufgeführten, bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachtenden anerkannten Regeln der Technik, insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien (jeweils in der neuesten Fassung) um die Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu ergänzen. Der Aufnahme der zusätzlichen Regelung hat die Regiobahn-Infrastruktur GmbH zugestimmt.

Nach Abstimmung mit der LEV und der Vorhabenträgerin wurden allgemeine, klarstellende Nebenbestimmungen zur Festsetzung der Rückschnittszone in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (siehe Abschnitt A Ziffer 5.2 des Beschlusses).

Die ergänzten Nebenbestimmungen und Hinweise der LEV wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.3.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin umzusetzen und zu beachten.

### **Deutsche Bahn AG (DB)**

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen hat zu dem Vorhaben der Regiobahn Stellung genommen. Bedenken wurden nicht erhoben.

Den von der DB formulierten Nebenbestimmungen wurde von der Vorhabenträgerin zugestimmt. Nach Kenntnis der Gegenäußerung teilte die DB mit, dass kein weiterer Klärungsbedarf besteht.

Die Nebenbestimmungen der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.3.3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten.

### **Bergisch-Rheinischer Wasserverband (BRW)**

Der Bergisch-Rheinische Wasserverband hat zu dem Vorhaben der Regiobahn Stellung genommen. Bedenken wurden nicht erhoben.

Den vom BRW formulierten Nebenbestimmungen wurde von der Vorhabenträgerin zugestimmt. Nach Kenntnis der Gegenäußerung gab der BRW noch allgemeine Hinweise. Er führte aus, dass die in dem Abschnitt PFA 1c betroffenen Gewässer der Bellenbuschbach und der Gausbach sind. Der südlich der Bahnstrecke verlaufende Gausbachgraben ist beim BRW nicht als Gewässer erfasst. Der Bellenbuschbach kreuzt die Bahnstrecke in einem aktuell sanierungsbedürftigen Durchlass. In der Planung ist eine Erneuerung des Durchlasses mit einem Querschnitt DN 1200 und i.M. 20 cm Übertiefe sowie eine durchgängige Sohlanbindung vorgesehen. Durch die Erneuerung des Durchlasses darf keine Verschlechterung der Unterlieger erfolgen.

Die aktuelle Planung sieht vor, die Beleuchtungsmaste in dem Bereich, in dem der Gausbach nah am Gleis verläuft, durch Fußpunktleuchten zu ersetzen. Dadurch werden die Böschung und der Abflussquerschnitt des Gausbaches nicht beeinträchtigt.

Des Weiteren schließt sich der BRW der Auffassung der UWB/UNB Wuppertal bezüglich der ökologischen Baubegleitung für den Gewässerschutz an.

Die Nebenbestimmungen des BRW wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.4.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten. Ergänzende Regelungen zur ökologischen Baubegleitung finden sich in den Nebenbestimmungen der HNB (Abschnitt A Ziffer 5.5.1) und der UNB der Stadt Wuppertal (Abschnitt A Ziffer 5.5.2).

### **Wuppertaler Stadtwerke GmbH (WSW)**

In der Stellungnahme der Wuppertaler Stadtwerke GmbH wird zunächst darauf hingewiesen, dass die Bereiche Gas/Wasser und Fernwärmeleitungen (FB 12/123), Aufbereitung Uferfiltrat Förderung und Speicherung (FB 12/32), WSW Netz GmbH Projektierung Anlagen, Leitungen Strom (VNB /52), der Fachbereich Wasserversorgung sowie die WSW mobil GmbH keine Bedenken gegen die Umsetzung der Maßnahme haben.



Vom Bereich Stadtentwässerung wird darauf hingewiesen, dass durch die Maßnahme Kanäle gekreuzt werden. Diese sind bei der Durchführung zu berücksichtigen. In der Gegenäußerung hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den Kanalbestand zu berücksichtigen und das Einvernehmen mit den WSW vor Baubeginn herzustellen.

Nach Kenntnis der Gegenäußerung waren alle Bedenken der WSW ausgeräumt.

Die Nebenbestimmungen und Hinweise der WSW wurden unter Abschnitt A Ziffer 5.9 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Sie sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen.

### **Stadt Wuppertal**

Von der Stadt Wuppertal wurden zunächst eigentumsrechtliche Belange vorgebracht (Siehe auch Ziffer B.6.3.12). Im Wesentlichen handelt es sich um das im Grunderwerbsverzeichnis unter der lfd. Nr. 11 angegebene Flurstück 52 in der Gemarkung Vohwinkel, Flur 24.

Die diesbezüglichen Bedenken der Stadt Wuppertal sind ausgeräumt.

Als weiteren Aspekt führt die Stadt Wuppertal die Festsetzung von Flurstücken als Flächen für Bahnbetriebszwecke an. Als Rechtsfolge der Planfeststellung werden die dem Bahnbetrieb dienenden Flurstücke dem Fachplanungsprivileg nach § 38 BauGB i.V. mit § 18 AEG unterstellt. Aus den Antragsunterlagen geht nicht hervor, um welche Flurstücke es sich dabei handelt.

Bezüglich der Grundstücke sollte nach Einschätzung der Stadt im Planfeststellungsbeschluss zur Klarstellung der Rechtsfolgen alle zukünftig dem Bahnbetrieb dienenden Flurstücke im PFA Ic – insbesondere entlang der Strecke 2423 (Verlängerung des Gleises 915) – angegeben werden.

Eine solche Regelung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Grundstücke im Eigentum der Regiobahn dienen ausschließlich Eisenbahn-

zwecken. Welche Grundstücke darüber hinaus für Bahnbetriebszwecke erforderlich sind, ergibt sich aus dem Grundstücksverzeichnis und aus den Grunderwerbsplänen. Diese sind Bestandteil der Planfeststellung. Darüberhinausgehende Festsetzungen kann der Planfeststellungsbeschluss nicht treffen. Diese sind bei Bedarf zwischen den Beteiligten zu klären.

Dem Interesse der Stadt und auch der Vorhabenträgerin, zur Klarstellung der Rechtsfolgen alle zukünftig dem Bahnbetrieb dienenden Flurstücke im PFA Ic – insbesondere entlang der Strecke 2423 (Verlängerung des Gleises 915) – anzugeben, kann nicht entsprochen werden, da hierfür eine Regelungsgrundlage im Planfeststellungsrecht nicht besteht.

Weiterhin hat die Stadt Wuppertal ausgeführt, dass die geplante Maßnahmen „Verlängerung des Gleises 915 der Strecke 2423“, „Erneuerung des Durchlasses Bellenbuschbach“ und „Bau einer Zuwegung vom Schlehenweg zur Bahntrasse (Gleis 915)“ zwar in der Beschreibung des geplanten Zustandes in Kapitel 5 des Erläuterungsberichtes aufgeführt sind, jedoch nicht als Antragsgegenstand in Kapitel 1 des Erläuterungsberichtes aufgeführt sind. Hierzu hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass die Verlängerung Gleis 915 und die Erneuerung Bellenbuschbach ausdrücklich Gegenstand des vorliegenden Antrags sind. Die beiden Maßnahmen werden im Erläuterungsbericht im Rahmen des Deckblattverfahrens entsprechend konkretisiert. Der Bau der Zuwegung vom Schlehenweg zur Bahntrasse soll nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Antrags sein (s. Deckblattverfahren). Nachdem die Anpassungen im Deckblatt erfolgten, waren die Bedenken der Stadt Wuppertal entsprechend der ergänzenden Stellungnahme ausgeräumt.

Die Stadt Wuppertal regt darüber hinaus eine vollständige Beschreibung der Art und des Umfangs der naturschutzrechtlichen Befreiungen im Planfeststellungsbeschluss an. Sie führt dazu aus, dass die geplanten Baumaßnahmen im PFA Ic im Teilabschnitt zwischen der Brücke „Am Sandfeld“ und der Brücke „Bahnstraße“ den Festsetzungen des Landschaftsplanes Wuppertal-Nord vom

29.03.2005 unterliegen. Der gemäß § 75 Abs. 1 LNatSchG beteiligte Beirat der Unteren Naturschutzbehörde hat durch seinen Vorsitzenden der beantragten naturschutzrechtlichen Befreiung von den Verboten des Landschaftsplans Wuppertal Nord zugestimmt.

Die Befreiungen wurden unter Abschnitt A Ziffer 3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die von der UNB formulierten Nebenbestimmungen befinden sich unter Abschnitt A Ziffer 5.5 des Beschlusses.

Die Ausführungen der Stadt Wuppertal zur Sicherung der geplanten Zuwegung vom Schlehenweg zum Bahndamm (Gleis 915) wurden für erledigt erklärt, da diese Zuwegung nicht realisiert wird. Dies wurde durch die Deckblattunterlagen umgesetzt.

#### Verlegung der Beleuchtungsmasten aus dem Zufahrtsweg

Von der Stadt Wuppertal wird ausgeführt, dass es für Wartungsarbeiten im Tescher Tunnel erforderlich ist, dass Fahrzeuge der Stadt bzw. von deren Beauftragten eine Zuwegung über den Bahndamm der Strecke 2423 erhalten. Aufgrund der topografischen Situation wurde hierfür eine Zugangsstelle über eine historische Wegeparzelle (Gemarkung Vohwinkel, Flur 24, Flurstück 6) gewählt. Ein weiter östlich gelegener Zugang ist aufgrund der Einschnittslage des Bahnkörpers nicht möglich. Zugleich soll in diesem Bereich auch das Gleis 915 verlängert und in die Mitte des Bahndammes verlegt werden. Dieser ca. 220 m lange Überschneidungsabschnitt der Zuwegung mit dem verlängerten Gleis soll zudem mit Beleuchtungsmasten ausgestattet werden. Die letzten vier Beleuchtungsmasten sind auf der Mitte des Fahrweges platziert und sollen im Bedarfsfall demontiert werden. Der damit verbundene Aufwand, die ca. 12 m lange Mastkonstruktion z.B. mittels Mobilkran für jede Befahrung ab- und wieder aufzubauen, ist nach Ansicht der Stadt unverhältnismäßig.

Die betreffenden vier Maststandorte sollen deshalb z.B. in den Böschungsreich des Bahndammes zum Gausbach verlegt werden, um eine hindernisfreie

Zufahrtsmöglichkeit zu gewähren. Seitens der Unteren Landschaftsbehörde bestehen keine Bedenken gegen diese Verlegung.

In der Gegenäußerung führt die Vorhabenträgerin aus, dass im Zuge der Baumaßnahmen zur Unterhaltung des Streckenabschnitts und für evtl. Maßnahmen an der Speiseleitung eine Zuwegung auf dem Bahndamm zwischen der Zufahrt in 20,8+40 und dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 2723 (Trasse der S9) in der Verantwortlichkeit der Regiobahn hergestellt wird. Die Regiobahn GmbH gestattet der Stadt Wuppertal, diese Zuwegung auch für Wartungsmaßnahmen am Tescher Tunnel zu nutzen. Die in den Antragsunterlagen kippbaren Maste werden gemäß den Anregungen der Stadt Wuppertal in den Böschungsbereich der Fahrbahn verlegt.

Mit der Gegenäußerung waren die Anregungen der Stadt Wuppertal erledigt.

Der von der Stadt Wuppertal zu den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum formulierten Nebenbestimmung wird von der Vorhabenträgerin zugestimmt. Die Nebenbestimmung wurde unter Abschnitt A Ziffer 5.7 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und ist von der Vorhabenträgerin zu beachten.

Zur Errichtung von Anlagen in und an Gewässern / Durchlass Bellenbuschbach wurden von der Stadt Wuppertal (UWB) Nebenbestimmungen und Hinweise formuliert. Diesen Nebenbestimmungen hat die Vorhabenträgerin zugestimmt. Ergänzend hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass für die Baumaßnahme ein Antrag auf wasserrechtlicher Genehmigung nach § 22 LWG bei der Stadt Wuppertal beantragt wird, so dass diese Genehmigung mit dem Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

In der ergänzenden Stellungnahme nach Kenntnis der Gegenäußerung wird von der Stadt Wuppertal zu diesem Komplex ausgeführt, dass aus Sicht der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal (UWB) nach dem vorgelegten Entwurf der Deckblattunterlagen abschließend nachfolgende Anmerkungen, Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich der Stellungnahme zum beantragten

Vorhaben in Anlehnung an eine wasserrechtliche Genehmigung nach § 22 Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen (LWG NW) zur Errichtung eines Gewässerdurchlasses im Bellenbuschbach sowie einer erdverlegten Speiseleitung und von Beleuchtungsanlagen im Bereich der Gewässer „Gausbach“, „Gausbachgraben“ und „Bellenbuschbach“ ergeben.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens einschließlich der vorgelegten Deckblattunterlagen wurden o.g. wasserrechtliche Genehmigungstatbestände in materieller Zuständigkeit der UWB geprüft und vorbehaltlich der Einwände und Auflagen des zuständigen Wasserverbandes (Bergisch-Rheinischer Wasserverband) für genehmigungsfähig befunden. Die wasserrechtliche Genehmigung wird aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens in und mit der abschließenden Planfeststellung formell erteilt.

Zur Einhaltung der wasserrechtlichen und -wirtschaftlichen Planungsgrundsätze / Bewirtschaftungsziele und aufgrund teils dauerhafter und temporärer Eingriffe in die Gewässer „Gausbach“, „Gausbachgraben“ und „Bellenbuschbach“ während des gewässerbegleitenden Ausbaus sind hinsichtlich der wasserrechtlichen Genehmigung seitens der UWB Nebenbestimmungen und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Die wasserrechtliche Genehmigung wurde unter Abschnitt A Ziffer 5.4.1 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Nebenbestimmungen sind Bestandteil der Genehmigung und von der Vorhabenträgerin umzusetzen und zu beachten.

### **6.3.12 Private Belange**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen, die sich aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Erschütterungen (durch die Anlage sowie in der Bauphase), elektromagnetische Felder und auch durch die Beeinträchtigung und Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt sowohl für den Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solch rechtswidriger Eingriffe mitwirken würden (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

### **6.3.12.1 Gesundheit**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren elektrifizierten Betriebs der Regiobahn auf dem Gleis 915 für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Erschütterungen sowie magnetische Felder kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffern 5.3.1 und 6.3.4 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

### **6.3.12.2 Eigentum**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist das Eigentum ein elementares Grundrecht und sein Schutz von besonderer Bedeutung für den sozialen Rechtsstaat.

Soweit für die Elektrifizierung der Regiobahn und die Verlängerung des Gleises 915 privates Eigentum in Anspruch genommen werden muss, ist dies das Ergebnis einer diese durch das Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grundsätze berücksichtigenden Abwägungsentscheidung.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren oder gar keinem Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen. Damit wurde dem Eigentumsrecht als Teil der in herausgehobener Weise abwägungserheblichen Belange in hinreichender Weise Rechnung getragen. Es wird dabei nicht verkannt, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Die Prüfung hat ergeben, dass der Eingriff in die benötigten Flächen und damit in das Grundeigentum mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Baumaßnahme erforderlich ist. Die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile müssen in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden (§ 22a AEG i. V. m. EEG NRW). Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW findet keine Anwendung, weil diese nur dem Ausgleich solcher Einwirkungen der eisenbahnrechtlichen Planung auf rechtlich geschützte Belange Dritter dient, die nicht - wie etwa der Zugriff auf das Grundeigentum - einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern - wie etwa der Verkehrslärm - nur als Folge der zugelassenen Planung und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen - unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens - nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert.

Vorliegend überwiegen die mit der Planung insgesamt verfolgten Ziele daher die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums, der Vorhabenträger erhält das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

### **6.3.12.3 Inanspruchnahme von Grundstücken**

Grunderwerb und dingliche Sicherung sind in Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt und als Anlagen 12 und 13 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, sind Grundstücksinanspruchnahmen wegen Überspannung durch Leitungen sowie im Umfang der festzulegenden Rückschnittszonen erforderlich (s.o. Abschnitt B Ziffer 3.6). Zur Freihaltung der Rückschnittzone, in dem gem. Regelwerk keine Bäume stehen dürfen, sind teilweise dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Grundstücken Dritter für den Grünschnitt erforderlich. Die Inanspruchnahmen sind nicht vermeidbar. Zur Sicherstellung der Nutzung der Grundstücksteile sind Vereinbarungen oder Eintragungen von Grunddienstbarkeiten erforderlich.

Die Grundstücksinanspruchnahmen sind in den öffentlich ausgelegten Planunterlagen dargestellt. Im Rahmen einer Überprüfung im laufenden Verfahren wurde festgelegt, dass die Grundstücksinanspruchnahme für den Grünschnitt reduziert werden kann (s. Abschnitt B Ziffer 3.6). Entsprechende Regelungen wurden in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A Ziffer 5.2 dieses Beschlusses festgeschrieben. Durch die neue Festlegung reduziert sich die Inanspruchnahme und damit die Betroffenheit. Deshalb wurde auf eine erneute Offenlage geänderter Planunterlagen verzichtet.

Für die Führung der Speiseleitung sind auch Grundstücke der DB Netz AG in Anspruch zu nehmen. Für diese Grundstücke wurde bei den Verhandlungen mit der DB Netz AG eine gesonderte Regelung getroffen, die den Bau der Speiseleitung, das Aufhängen der Speiseleitung an vorhandenen Masten der DB Netz



AG sowie die Rückschnittszonen regelt. Aus diesem Grund sind Flächen der DB Netz AG nicht in den Grunderwerbsplänen bzw. –verzeichnissen aufgeführt.

Der Stadt Wuppertal wird ein Wegerecht entlang des Gleises 915 von der neuen Zufahrt zum Gleis in km 20,8+48 in Richtung Tescher Tunnel eingeräumt. Der Weg kann nur nach vorheriger Sperrung des Gleises befahren werden.

Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen sind in geringem Maße für Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie im Rahmen der Errichtung der Zufahrt zum Gleis 915 erforderlich; der Bau und die Baustelleneinrichtung erfolgt im Wesentlichen auf dem Gelände der Regiobahn GmbH.

Für Grundstücke im öffentlichen Eigentum liegen Zustimmungen vor.

Gegen die Inanspruchnahme der Grundstücke wurden entweder im Verfahren keine Einwendungen erhoben oder es wurden Vereinbarungen mit den Eigentümern getroffen. Die Inanspruchnahmen sind – auch unter Berücksichtigung der reduzierten Rückschnittszonen – nicht vermeidbar und verhältnismäßig.

#### **6.3.12.4 Grundstücke der Stadt Wuppertal**

Die **Stadt Wuppertal** als Grundstückseigentümerin hat in der ursprünglichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass das im Grunderwerbsverzeichnis unter der lfd. Nr. 11 angegebene Flurstück 52 in Gemarkung Vohwinkel, Flur 24, zwischenzeitlich geteilt wurde in die Flurstücke 57 und 58. Das Flurstück 57 befindet sich - wie im Grunderwerbsplan, Blatt 3 eingetragen - bereits im Eigentum der Regiobahn GmbH. Das verbliebene städtische Flurstück 58 sollte auf einer Teilfläche von 790 m<sup>2</sup> mit einer dinglichen Sicherung für eine erdverlegte Speiseleitung belastet werden. Die Stadt Wuppertal stimmt diesem Vorhaben zu, sofern das Flurstück 58 weiterhin von Bahnbetriebszwecken freigestellt bleibt. Hierzu führt die Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung aus, dass zur Umsetzung der Maßnahme zwingend die dingliche Sicherung des Grundstücksteils für die erdverlegte Speiseleitung erforderlich ist. Als Teil der planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegt die Speiseleitung dem Fachplanungsprivileg der Eisenbahnaufsicht. Eine ganzheitliche Widmung des Flurstücks 58 ergibt sich aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht.

Ergänzend führt die Stadt nach Kenntnis der Gegenäußerung aus, dass bereits die ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen auf der Grundlage einer veralteten Katastergrundlage erstellt wurden. Auswirkungen ergeben sich jedoch ausschließlich hinsichtlich des dort abgebildeten Flurstücks 52, welches bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in die Flurstücke 57 und 58 geteilt wurde. Der Grund der Flurstücksteilung bestand darin, dass die Regiobahn GmbH einen 3.670 m<sup>2</sup> großen Teil des ehemaligen Flurstücks 52 von der Stadt erworben hat. Dieser Teil ist das heutige Flurstück 57. Der in diesem Zuge im städtischen Eigentum verbliebene östliche Teil des Flurstücks 52 wird aktuell als Flurstück 58 geführt und soll nunmehr ebenfalls vollständig von der Regiobahn GmbH erworben werden. Der beabsichtigte Ankauf ist im aktualisierten Grunderwerbsverzeichnis (Deckblattunterlage) unter der lfd. Nr. 11 aufgeführt. Die dort verwendete (veraltete) Bezeichnung einer 4.634 m<sup>2</sup> großen Teilfläche des historischen Flurstücks 52 entspricht exakt dem heutigen Flurstück 58.

Aufgrund der eindeutigen Zuordnung der gewollten Regelung ist eine Aktualisierung der Planunterlagen entbehrlich. Da die Regiobahn die von der Stadt Wuppertal vorgeschlagene vollständige Übernahme des Flurstücks 58 durchführt, sind die diesbezüglichen Bedenken der Stadt erledigt.

Weiterer Klärungsbedarf für Grundstücke aus der ersten Stellungnahme der Stadt Wuppertal besteht nach der Gegenäußerung und ggfs. weiterer Gespräche zwischen den Beteiligten nicht mehr.

### **6.3.12.5 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren**

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den vom Plan Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die

damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens bei der Vorhabenträgerin geltend zu machen. Auf Abschnitt C Ziffer 1 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

#### **6.4 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten**

§ 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Das gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, 4 B 105.94, NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener

Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, 4 B 105.94, NuR 1995, S. 139 und Beschluss vom 31.01.2006, 4 B 49.05, NVwZ 2006, S. 823f sowie OVG Münster, Urteil vom 21.01.1995, 9 A 555/83, n.v.).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

## **7. Abschließende Bewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben der Elektrifizierung des Planfeststellungsabschnitts Ic einschließlich der Verlängerung des Gleises 915 als Teilmaßnahme der Elektrifizierung der Gesamtstrecke der S 28 (Regiobahn) ist nach Abwägung aller Belange aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der bestehenden Probleme und Erreichung der Ziele des SPNV geeignet. Mit dem Vorhaben wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung des Ziels der Elektrifizierung des SPNV erreicht.

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 planfestgestellten Vorhaben stehen private Belange nicht entgegen. Rechte Dritter werden nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt. Der Inanspruchnahme von Grundstücksteilen wurde von den Eigentümerinnen nicht widersprochen bzw. zugestimmt; es wurden keine Einwendungen erhoben. Außerdem wurden 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 Maßnahme konnte somit planfestgestellt werden.

## **C. Hinweise**

### **1. Entschädigungsverfahren**

Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundstücke, Erschwernissen und anderer Nachteile) sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin, die

**Regiobahn GmbH  
Bahnstraße 58  
40822 Mettmann**

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden werden, für das die

**Bezirksregierung Düsseldorf  
Cecilienallee 2  
40474 Düsseldorf**

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

## 2. Auslegung des Planes und Rechtswirkungen

Dieser Beschluss wird in der Stadt Wuppertal mit einer Ausfertigung der Planunterlagen einschließlich des Deckblattes zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht (§ 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist (zwei Wochen) gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt. Hierauf wird in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen (§ 74 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

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](http://www.justiz.de).

**Bezirksregierung Düsseldorf**

- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag



Thomas Gripp