



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln  
Werkstattstraße 102  
50733 Köln

Az. 641pa/033-2020#002  
Datum: 04.10.2022

## **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 Abs. 1 AEG**

**für das Vorhaben**

**Wuppertal (Baul. Änderung): Erneuerung Rauenthaler Tunnel**

**in Wuppertal**

**Bahn-km 0,531 bis 1,644**

**der Strecke 2700 Wuppertal-Oberbarmen - Opladen**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG  
Regionalbereich West  
Hermann-Pünder-Straße 3  
50679 Köln**

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans.....	4
A.2	Planunterlagen .....	5
A.3	Konzentrationswirkung .....	8
A.4	Nebenbestimmungen.....	8
A.4.1	Bauausführung, allgemein .....	8
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	8
A.4.3	Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege .....	10
A.4.4	Gebietsschutz: Europarechtlich festgesetzte Schutzgebiete („Natura 2000“).....	11
A.4.5	Sonstiger Gebietsschutz.....	11
A.4.6	Immissionsschutz .....	11
A.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	15
A.4.8	Denkmalschutz .....	16
A.4.9	Brand- und Katastrophenschutz.....	17
A.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	17
A.4.11	Straßen, Wege und Zufahrten .....	18
A.4.12	Kampfmittel.....	18
A.4.13	Arbeitsschutz.....	19
A.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	19
A.4.15	Hinweise zu Arbeiten im Bereich von Gleisen.....	20
A.4.16	Abweichung von Regelwerken.....	20
A.4.17	Unterrichtungspflichten .....	20
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	20
A.6	Sofortige Vollziehung.....	21
A.7	Gebühr und Auslagen.....	21
B.	Begründung .....	22
B.1	Sachverhalt.....	22
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	22
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	22
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	23
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	28
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	28
B.2.2	Zuständigkeit .....	29
B.3	Umweltverträglichkeit.....	29
B.3.1	Allgemeine Verfahrenshinweise.....	29
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	29
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	40

B.4.1	Planrechtfertigung.....	40
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk.....	42
B.4.3	Abschnittsbildung .....	43
B.4.4	Variantenentscheidung .....	44
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung.....	45
B.4.6	Würdigung fachrechtlicher Stellungnahmen.....	45
B.4.7	Begründung fachrechtlicher Nebenbestimmungen.....	76
B.4.8	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen ....	87
B.4.9	Privatrechtliche Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	92
B.5	Gesamtabwägung.....	112
B.5.1	Anhörungsverfahren .....	112
B.5.2	Ergebnis .....	112
B.6	Sofortige Vollziehung.....	114
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	114
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	115

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich West (Vorhabenträgerin, nachfolgend VT) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A. Verfügender Teil**

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

Der Plan für das Vorhaben „Wuppertal (Baul. Änderung): Erneuerung Rauenthaler Tunnel“ in Wuppertal, Bahn-km 0,531 bis 1,644 der Strecke 2700 Wuppertal-Oberbarmen - Opladen, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Baumaßnahme beginnt im Bereich der Unterquerung des heutigen Stadtteils Wuppertal-Langerfeld von km 0,5+31.534 bis km 1,6+44.460. Der stillgelegte Langerfelder Tunnel (Strecke 2702), der vom Südportal in Richtung Osten den Berg durchquert, wird im Zuge der Baumaßnahmen teilverfüllt und bauzeitlich gesichert. Dabei sind im Wesentlichen folgende Teilbaumaßnahmen geplant:

- Baufeldfreimachung, Rückbau der Gleise und Weichen
- Zweigleisige Erneuerung des Rauenthaler Tunnels durch Abbruch des Gebirgs Pfeilers zwischen den Röhren I & II der Bestandsbauwerke und Ersatzneubau eines Tunnels in bergmännischer und offener Bauweise, Neubau von Tunnelportalen
- Herstellung eines regelkonformen Gleisabstands von 4,50 m im Bereich des Tunnels und des Lichtraumprofils mit Sicherheitsräumen und Gefahrenbereichen
- Neubau und Änderung von Erdbauwerken in den Voreinschnittsbereichen des Tunnels im Bau und Endzustand
- Diverse bauzeitliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb des Tunnels mittels Injektionstechnik in Bereichen mit geringer Überdeckung und Bebauung von der Geländeoberfläche aus
- Errichtung eines Fledermausquartiers im Bereich des Westportals des Rauenthaler Tunnels
- Ertüchtigung des südlichen Portalbereichs des Langerfelder Tunnels und des Gebirgs Pfeilers zwischen dem Rauenthaler und dem Langerfelder Tunnel, sowie lokale Sicherung von beschädigten Stellen am Mauerwerk

- Verfüllung der restlichen Bereiche des stillgelegten Langerfelder Tunnels bis zum Ostportal
- Teilweiser Einbau von Ausbruchsmassen im Langerfelder Tunnel und im Voreinschnitt seines Nordportals
- Nach Baufertigstellung: Wiederherstellung der Weichen und Gleise

Darüber hinaus erfolgen die obligaten Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik für Bau- und Endzustand sowie der Verkehrsanlagen (Signale, Gleise, Weichen, etc.).

Der Streckenabschnitt ist nicht elektrifiziert, es ist derzeit keine Oberleitungsanlage im Tunnel geplant. Der Tunnel wird jedoch mit Erdungstechnik ausgerüstet, die eine spätere leichtere Oberleitungsnachrüstung im Bedarfsfall ermöglicht.

## A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Planungsstand	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, 86 Seiten	10.01.2022	festgestellt
2	Übersichtskarte und Übersichtslagepläne	-	-
2.1	Übersichtskarte	-	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Maßstab (M) 1:5000	30.01.2020	festgestellt
3	Lagepläne	-	-
3.1	Lageplan, M 1: 500, km 0,531 – 0,926	30.01.2020	festgestellt
3.2	Lageplan, M 1:500, km 0,926 – 1,339	29.01.2021	festgestellt
3.3	Lageplan, M 1:500, km 1,339 – 1,644	29.01.2021	festgestellt
3.4	Lageplan, M 1:500, Auffüllung Langerf. Tunnel...	29.01.2021	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis, 13 Seiten	24.03.2021	festgestellt
5	Grunderwerbspläne, M 1:500	-	-
5.1	Grunderwerbsplan, M 1:500, km 0,710 – 1,204	29.01.2021	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan, M 1:500, km 1,204 – 1,621	30.01.2020	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan, M 1:500, Ringofen...	29.01.2021	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis	-	-
6.1	Grunderwerbsverz., verschlüsselt, 23 Seiten	10.02.2021	festgestellt
6.2	(-entnommen-)	-	-
7	Bauwerkspläne, M 1:100 / 1:200	-	-
7.1	Rauenthaler Tunnel km 0,7+20 - km 0,8+85 Grundriss (1/2)	14.01.2020	festgestellt
7.2	Rauenthaler Tunnel km 0,8+85 - km 0,9+87 Grundriss (2/2)	17.12.2020	festgestellt
7.3	Rauenthaler Tunnel km 0,7+20 - km 0,8+62 Längsschnitt (1/2)	17.12.2020	festgestellt
7.4	Rauenthaler Tunnel km 0,8+62 - km 0,9+87 Längsschnitt (2/2)	17.12.2020	festgestellt

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Planungsstand</b>	<b>Bemerkung</b>
7.5	Langerfelder Tunnel Strecke 2700, km 0,8+34 - km 0,8+91 Grundriss (1/2)	21.01.2021	festgestellt
7.6	Langerfelder Tunnel Strecke 2700, km 0,8+91 - km 0,9+89 Grundriss (2/2)	17.12.2020	festgestellt
7.7	Langerfelder Tunnel Strecke 2700, km 0,834 - km 0,891 Längsschnitt (1/2)	21.01.2021	festgestellt
7.8	Langerfelder Tunnel Strecke 2700, km 0,8+91 - km 0,9+89 Längsschnitt (2/2)	17.12.2020	festgestellt
7.9	Rauenthaler Tunnel Regelquerschnitte und Querschnitt für Kabelziehschacht	14.01.2020	festgestellt
7.10	Rauenthaler Tunnel und Langerfelder Tunnel Querschnitte für Portalbereiche, Fledermausquartier und teilverfüllter Tunnel	17.12.2020	festgestellt
7.11	Tunnelportal West km 0,7+20	17.12.2020	festgestellt
7.12	Tunnelportal Süd km 0,9+87	17.12.2020	festgestellt
7.13	Rauenthaler Tunnel Gegenvortrieb unter Haus 105c Bauzustandsplan	14.01.2020	festgestellt
7.14	Rauenthaler Tunnel Hauptvortrieb Bauzustandsplan	14.01.2020	festgestellt
7.15	Anschlagwand für Westportal km 0,7+27.5	17.12.2020	festgestellt
7.16	Anschlagwand für Südportal km 0,9+82.3	17.12.2020	festgestellt
8	Höhenpläne, M 1:1000 / 1:100	-	-
8.1	Höhenplan Richtungsgleis 771, Strecke 2700, km 0,531 - 1,644	30.01.2020	festgestellt
8.2	Höhenplan Gegenrichtungsgleis 772/702, Strecke 2700, km 0,665 - 1,638	30.01.2020	festgestellt
8.3	Höhenplan Abstellgleis 703, Strecke 2700, km 1,105 - 1,638	30.01.2020	festgestellt
8.4	Höhenplan Auffüllung Langerfelder Tunnel Voreinschnitt Nordportal	29.01.2021	festgestellt
9	Querschnitte, M 1:100	-	-
9.1	Querschnitt Strecke 2700, km 0,6 + 95	30.01.2020	festgestellt
9.2	Querschnitt Strecke 2700, km 1,0 + 70	29.01.2021	festgestellt
9.3	Querschnitt Strecke 2700, km 1,2 + 62	29.01.2021	festgestellt
9.4	Querschnitt km 0,9+30, Auffüllung Langerfelder Tunnel, Voreinschnitt Nordportal	29.01.2021	festgestellt
9.5	Querschnitt km 0,9+80, Auffüllung Langerfelder Tunnel, Voreinschnitt Nordportal	29.01.2021	festgestellt
10	Baustelleneinrichtungs-...pläne, M 1:1000	-	-
10.1	Strecke 2700, km 0,531 bis km 1,001	29.01.2021	festgestellt
10.2	Strecke 2700, km 1,001 bis km 1,644	29.01.2021	festgestellt
11	Kabel- und Leitungspläne	-	nur zur Information
12	Spurplanskizzen (12.1 – 12.4)	-	nur zur Information
13	Trassierungspläne (13.1 – 13.3)	-	nur zur Information
14	(1. Deckblattverfahren) Bericht... Umweltauswirkungen (UVP-Bericht)	-	nur zur Information
15	Sp. artenschutzrechtliche Prüfung (15.1 – 15.3)	-	nur zur Information
16	(-bleibt frei-)	-	-
17	(1. Deckblattverfahren)	10.01.2022	festgestellt

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Planungsstand</b>	<b>Bemerkung</b>
	Landschaftspf. Begleitplan (17.1 – 17.3)		
18	Schalltechnische Untersuchungen (18.1 – 18.4)	--	nur zur Information
19	(1. Deckblattverfahren) Hydraulische Berechnungen (19.1 – 19.3)	-	nur zur Information
20	(1. Deckblattverfahren) Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	-	nur zur Information
X	Ergänzende Unterlagen (X.01 – X13)	-	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind entsprechend kenntlich gemacht.

### **A.3 Konzentrationswirkung**

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

Dies gilt auch hinsichtlich einer möglichen Erlaubnispflicht gemäß § 15 Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW und hinsichtlich einer Erlaubnis zur temporären Überbauung des verdolten Gewässers Leibuschsiefen gemäß § 22 Abs. 2 Nr. 2 Landeswassergesetz NRW.

### **A.4 Nebenbestimmungen**

#### **A.4.1 Bauausführung, allgemein**

- a. Über ggf. baubedingt erforderlich werdende nicht nur unwesentliche Abweichungen von diesem Beschluss ist das EBA, Fachbereich Planfeststellung, unverzüglich zu informieren. Das EBA behält sich die Entscheidung über ein dann ggf. notwendiges Planänderungs-oder ergänzungsverfahren vor.
- b. Die Planfeststellungsunterlagen einschließlich evtl. erforderlicher bauaufsichtlicher Freigabedokumente sind auf der Baustelle vorzuhalten. Die eisenbahnbetrieblichen Unterlagen sind anzupassen. Die betroffenen Beschäftigten sind über die geänderten betrieblichen Verhältnisse besonders zu unterweisen.

#### **A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

- Der Verlauf des am Bauort verdolten Gewässers Leibuschsiefen ist abschließend zu erkunden und vermessungstechnisch zu erfassen. Die vermessungstechnische Aufnahme ist unverzüglich abzuschließen.  
Falls baubedingte Einwirkungen (z. B. durch Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche) nicht zu vermeiden sind, sind zusätzliche Schutzmaßnahmen zum Schutz der Gewässerverdolung (z. B. Überschüttung, Baggermatratzen) zu ergreifen.
- Die gefassten Bauwässer sind regelmäßig zu beproben. Sollten die Grenzwerte der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) überschritten werden, ist eine weitere



Behandlungsstufe einzurichten. Die Behandlungsanlage muss aus einem Absetzbecken und einer pH- Neutralisationsanlage bestehen. Ggf. ist eine Aktivkohlefilterstufe nötig, sollten Sprengstoffreste aus dem Schmutzwasser die Grenzwerte überschreiten.

- Die Entwässerungssituation der anlagenbedingten Streckenentwässerung der Bahnanlagen im Bereich zwischen den Betriebsstellen Wuppertal-Oberbarmen und dem Einschnitt am Südportal des Rauenthaler Tunnels ist im Rahmen der Ausführungsplanung unverzüglich, spätestens aber bis zur Baufertigstellung zu erkunden und zu dokumentieren. Das Erfordernis der Erwirkung wasserrechtlicher Erlaubnisse ist auf dieser Basis mit der Wasserbehörde des EBA abzustimmen.
- Die Durchführung von Abwasserkontrollmessungen an Übergabepunkten seitens der unteren Wasserbehörde (UWB) bleibt vorbehalten.
- Sollte sich entgegen der bisherigen Annahme herausstellen, dass Grundwassereingriffe / Grundwasserabsenkungen / Wasserhaltungen während der Bauarbeiten erforderlich werden, ist das weitere Vorgehen möglichst frühzeitig mit der Wasserbehörde des EBA abzustimmen, um den Eintritt von Verbotstatbeständen zu vermeiden. Eine ggfs. baubedingt aktuell noch nicht absehbare erforderlich werdende Benutzung der Gewässer bedarf ggfs. der behördlichen Erlaubnis.

## Hinweise

- Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten.
- Gelangen trotz aller anzuwendender Sorgfalt nicht nur unerhebliche Mengen an wassergefährdenden Stoffen in das Gewässer, ist die Feuerwehr unverzüglich zu benachrichtigen.
- Alle Entwässerungsanlagen (wie z.B. Ableitungskanäle, Abwasserbehandlungsanlagen, Regenrückhaltebecken und Einleitungsbauwerke) verbleiben als Bestandteil der Niederschlagsentwässerung in der Bau- Unterhaltungs- und Betriebslast des Antragstellers. Er hat insbesondere für eine ausreichende Absicherung der Anlagen zur Verhinderung von Schädigungen Dritter zu sorgen.
- Auf die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG), sowie auf die Bewirtschaftungsziele und auf das Reinhaltungsgebot für oberirdische Gewässer (§§ 27, 32 WHG) und für das Grundwasser (§§ 47 f. WHG) wird hingewiesen
- Auf die Bußgeldbestimmungen nach § 123 LWG NW und § 103 WHG sowie auf die Straftatbestände der §§ 324 - 330 d des Strafgesetzbuches wird hingewiesen.

- Der Einbau von Recyclingmaterial (Asche, Schlacke, aufbereiteter Bauschutt und/oder Produkte aus diesen) bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

#### **A.4.3 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege**

- a. Rechtzeitig zu Beginn der vorgezogenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen – und damit auch vor Baubeginn – ist eine Generelle Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) nach den Maßgaben des diesbezüglichen EBA-Leitfadens zu bestellen. Die VT hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der UBÜ nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.
- b. Rodungen, starke Rückschnitte und/oder Fällarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit (also außerhalb des Zeitraums vom 01.03 bis zum 30.09 eines jeden Jahres) durchgeführt werden.
- c. Eine über den dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume etc.) hat in der der Eingriffsbewertung dargelegten Abgrenzung zu erfolgen.
- d. Für den Fall, dass naturschutzrechtliche Betroffenheiten ausgelöst werden, die über den Antragsgegenstand hinausgehen, ist der Sachbereich Planfeststellung des EBA Köln unverzüglich zu informieren.
- e. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, zum Schutz, oder zur Gestaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind zu beachten und durchzuführen.
- f. Das Artenschutzkonzept ist mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wuppertal im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.
- g. Die „CEF“-Maßnahme „Umbau Ziegelringofen Klippe“ muss spätestens zum Baubeginn funktionsfähig sein. Dies ist der UNB vor Baubeginn nachzuweisen.
- h. Nach bautechnischer Fertigstellung des Bauwerks (Verschluss von Öffnungen etc.) sind die wesentlichen artenschutzrechtlichen Kriterien zu überprüfen (Monitoring). Falls nötig, sind Nachbesserungen vorzunehmen.

- i. Die Kontaktdaten der Umweltfachlichen Bauüberwachung sind der UNB der Stadt Wuppertal vor Baubeginn mitzuteilen.
- j. Die geplante Durchführung und spätere Fertigstellung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sind der UNB der Stadt Wuppertal durch die UBÜ frühestmöglich mitzuteilen. Die UNB behält sich gemeinsame Ortstermine mit der UBÜ vor.
- k. Räumlich tangierte und baubetrieblich gefährdete Gehölze sind regelkonform gegenüber den Einwirkungen des Baustellenbetriebs zu schützen.
- l. Offene Böschungsbereiche, Bodenrinnen und Haufwerke sind gegen Erosion, z. B. verursacht durch Starkregenereignisse, zu sichern.
- m. Das Ersatzgeld in Höhe von 14.976,00 € ist spätestens bis zum Baubeginn an die Stadt Wuppertal zu entrichten.

**Hinweis:** Die Baumschutzsatzung der Stadt Wuppertal ist zu beachten. Bei baumgefährdenden Bautätigkeiten (z. B. Baumaschinenbewegungen und –abstellung, Lagerstandorte) sind die entsprechenden Schutzmaßnahmen einzuplanen und regelkonform umzusetzen.

#### **A.4.4 Gebietsschutz: Europarechtlich festgesetzte Schutzgebiete („Natura 2000“)**

Solche Gebiete werden weder bau-, anlagen-, noch betriebsbedingt tangiert.

#### **A.4.5 Sonstiger Gebietsschutz**

Sonstige naturschutzrechtlich geschützten Objekte oder Gebiete sind ebenfalls nicht betroffen.

#### **A.4.6 Immissionsschutz**

##### **A.4.6.1 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen**

- a. Bei der Durchführung des Bauvorhabens ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - (AVV-Baulärm) zu beachten. Sollten die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A), oder ggfs. der den Immissionsrichtwert bereits überschreitende tatsächliche akustische Lärmvorbelastungspegel um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die VT nach dem Stand der Technik entsprechende konkrete Schutz- und Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen (insbesondere Verwendung

immissionsarmer Baumaschinen, Beschränkung der täglichen Betriebsdauern lärmintensiver Baumaschinen, regelmäßig anzustrebende Abschaltung von Baumaschinen in Arbeitspausen, immissionsoptimierte Aufstellung von technischen Arbeitsmitteln, Abschirmungsmaßnahmen.

Die Baustelle ist in diesem Fall so einzurichten und zu betreiben, dass Geräusche verhindert werden, die nach Stand der Technik vermeidbar sind.

- b. Auf der Baustelle dürfen in diesem Fall nur Baumaschinen und -geräte eingesetzt werden, die die Anforderungen der Zweiunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) erfüllen.
- c. Die Auflage unter a. gilt adäquat auch für mögliche Überschreitungen der Anhaltswerte entsprechend den einschlägigen Rechtsquellen des Erschütterungsschutzes (siehe hierzu auch DIN 4150). Die Einhaltung der laut Gutachten „Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen“ (Anlage 18.2 der Planunterlagen) ermittelten maximalen Einwirkzeiten ist zu beachten.
- d. Die voraussichtlich erheblich von Baulärm Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren. Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich von Baulärm Betroffene mit ihren Fragen wenden können (baulärmverantwortliche Stelle). Diese Stelle muss über eine ausreichende Fach- und Eingriffskompetenz verfügen, um den Sachverhalt zumindest in überschlüssiger Form beurteilen zu können, und um ggfs. kurzfristig entsprechende Schutzmaßnahmen zu veranlassen.
- e. Bei unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm hat die VT den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen. Solche unzumutbaren Beeinträchtigungen bestehen, wenn der nach der AVV Baulärm berechnete Immissionsrichtwert außerhalb des schutzbedürftigen Gebäudes 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts an mindestens zwei aufeinanderfolgenden Tagen bzw. Nächten überschreitet.
- f. Während der lärmintensiven Bauphasen ist ein dokumentiertes Lärmmonitoring durchzuführen. Die baulärmverantwortliche Stelle hat die tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen durch regelmäßige baubegleitende Messungen zu überwachen und bezüglich der Wirkungen auf die Nachbarschaft der Baustelle zu beurteilen. Messung und Dokumentation müssen geeignet sein, die baubedingten Immissionen

fachgerecht zu bewerten, und sollen hinsichtlich des Umfangs und der Qualität in einem angemessenen Verhältnis zu den aufgeworfenen immissionsschutzrechtlichen Konflikten stehen. Die Ergebnisse der Messungen sind von der VT zur Beweissicherung aufzubewahren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Bei einer durch die Messungen nachgewiesenen Überschreitung der Eingriffswerte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorbehalten. Bemessungsgrundlagen der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem die VT den betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum bereitstellt.

## Hinweise

- Arbeiten von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, die zur Störung der Nachtruhe geeignet sind, sind vom Grundsatz nach § 9 Abs. 1 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) verboten. Für zwingend erforderliche Nacharbeiten sieht der Gesetzgeber Ausnahmen vor. In begründeten Ausnahmefällen kann das Umweltamt der Stadt Wuppertal eine Ausnahmegenehmigung für Arbeiten während der Nachtzeit erteilen. Hierzu ist frühzeitig mit der unteren Immissionsschutzbehörde Kontakt aufzunehmen.
- Bei Bauarbeiten, die zu Staubentwicklungen führen können, ist insbesondere bei trockenen Witterungsverhältnissen erheblichen Staubemissionen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Feuchthalten des Materials) zu begegnen.

### A.4.6.2 Immissionen durch baubedingte Sprengungen

- a. Vor Baubeginn sind entsprechend der diesbezüglichen möglichen erheblichen Betroffenheiten sachverständige Beweissicherungsmaßnahmen für die Straßen, die Bebauung und die technischen Anlagen im Einflussbereich durchzuführen.
- b. Sprengarbeiten während der Nachtstunden sind nicht zulässig.
- c. Die sprengungsbedingten Erschütterungen sind durch Messungen Entsprechend der Vorgaben aus dem Spreng- und Erschütterungsgutachten zu überwachen und nach der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil zwei“ - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und Teil drei “Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ zu beurteilen. Der dabei ermittelte  $KB_{\text{MAX}}$ -Wert darf den oberen Anhaltswert nicht überschreiten.

- d. Falls es nicht zu vermeiden ist, dass die Einwirkungen auf Menschen erhebliche Beeinträchtigungen darstellen und damit unzumutbar werden, hat die VT den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen; entsprechende Vereinbarungen mit den Betroffenen sind schriftlich zu treffen.
- e. Details zur Sprengtechnik, wie die Wahl des Sprengstoffs und des genauen Verfahrens, die Aufbewahrung des Sprengstoffs auf der Baustelle, Sprengbilder, Absperrmaßnahmen, Schutz gegen Sprengschwaden, usw. sind vor Beginn der Vortriebsarbeiten durch einen Sprenggutachter zu erarbeiten.
- f. Die Sprengarbeiten sind in einem Sprengprotokoll zu dokumentieren.
- g. Die voraussichtlich erheblich von sprengungsbedingten Emissionen Betroffenen sind möglichst frühzeitig, detailliert und umfassend über die Maßnahmen; die Bauverfahren, die Zeitpunkte und Dauer sowie die zu erwartenden Einwirkungen zu informieren. Es ist eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich Betroffene mit ihren Fragen wenden können. Diese Stelle muss über eine ausreichende Fach- und Eingriffskompetenz verfügen, um den Sachverhalt zumindest in überschlüssiger Form beurteilen zu können, und um ggfs. kurzfristig entsprechende Schutzmaßnahmen zu veranlassen.

**Hinweis:** Die Vorgaben der SprengTR 310 „Sprengarbeiten“ (DGUV Information 213-110) sind zu beachten.

#### **A.4.6.3 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Die erstattungsberechtigten Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer und Erbbauberechtigte der Wohneinheiten von baulichen Anlagen auf den in nachfolgender Tabelle (Quelle: Anlage 2.3 des Gutachtens vom 14.12.2020, Anlage 18.1 der Planunterlagen) aufgeführten Grundstücken haben gegenüber der VT dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, gegebenenfalls Schalldämmlüfter, Dachdämmungen oder sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), sofern für diese baulichen Anlagen die Voraussetzungen des § 42 Abs.1 S.2 BImSchG in Verbindung mit § 2 Abs. 4 Nr.2 der 24. BImSchV erfüllt sind.

**Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz**

Berechnungspunkt				Nutzung	IGW		Lr Prognose-Nullfall		Lr Prognose-Planfall		Pegelerhöhung		Anspruch auf Lärmvorsorge		
ID	Bezeichnung	Fass.	HR		Stockw.	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB	nachts dB	tags	nachts
5	Amsbergstr. 26	2	N	1.OG	WA	59	49	61,7	62,1	61,8	62,2	0,1	0,1	ja	ja
6	Amsbergstr. 28	1	N	1.OG	WA	59	49	61,8	62,2	61,9	62,3	0,1	0,1	ja	ja
7	Amsbergstr. 30	1	N	1.OG	WA	59	49	62,2	62,6	62,3	62,7	0,1	0,1	ja	ja
8	Amsbergstr. 32	1	N	1.OG	WA	59	49	62,2	62,5	62,3	62,6	0,1	0,1	ja	ja
22	Braunschweigstr. 22	3	N	1.OG	WA	59	49	58,7	60,5	59,7	60,8	1,0	0,3	ja	ja
23	Braunschweigstr. 24	1	N	1.OG	WA	59	49	58,1	59,6	58,6	59,7	0,5	0,1	nein	ja

Anspruch auf passiven Schallschutz besteht für schutzbedürftige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Die Geltendmachung des Anspruchs ist von den Erstattungsberechtigten bei der VT zu beantragen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen, insbesondere die Festlegung der Schalldämmmaßnahmen, richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

**A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

- a. Die bei Rückbauarbeiten anfallenden Erdstoffe sind im Sinne des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (KrW - /AbfG) fachgerecht zu entsorgen. Bei den Erdarbeiten ist auf Bodenauffälligkeiten (z. B. Farbe, Geruch, Bestandteile, Konsistenz) zu achten. Sollten diese auftreten, sind unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde oder die untere Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Wuppertal zu informieren.
- b. Die ausführungsplanerischen Details der Bodenverwertung, Zwischenlagerung und Entsorgung von Aushubmassen und von Abbruchmaterial (Analyse, Separierung, Beseitigungswege, Sicherungsmaßnahmen) sind vor Baubeginn mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen.
- c. Die Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten und in enger Abstimmung mit der Stadt Wuppertal durchzuführen.
- d. Nach Beendigung der Arbeiten ist ein fachgutachterlicher Abschlussbericht zu fertigen und der Stadt Wuppertal unverzüglich vorzulegen.
- e. Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) ist bei der Umsetzung der Baumaßnahme verbindlich zu beachten.

## Hinweise

- Bezüglich der Entsorgung von Abfällen zur Beseitigung sind die Anschluss- und Benutzungspflichten der Abfallsatzung der Stadt Wuppertal in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.
- Falls Zwischenlagerung von Abfällen über 72 Stunden hinaus erforderlich werden sollte, hat diese regelkonform zu erfolgen. Details sind mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen.
- Für die Beseitigung/Verwertung von gefährlichen Abfällen sind die Vorschriften der Verordnungen zu den §§ 47-52 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu beachten.
- Für die Zuordnung von Abfällen zu einer Abfallschlüsselnummer sind die Vorschriften nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV) zu beachten.
- Der Erlass „Auf- und Einbringen von Materialien unterhalb oder außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenzone“ IV-4-547-02-05 des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 17.09.2015 ist zu beachten
- Für den Einbau von Bauschutt als Recyclingmaterial der Einbauklasse RC I und RC II gilt der Erlass „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau“, Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz IV - 3 - 953-26308 - IV - 8 - 1573 – 30052 und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr - VI A 3 - 32-40/45 - vom 09.10.2001.
- Für den Einbau von Bauschutt als Recyclingmaterial ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.
- Im Bereich des Westportals befindet sich oberhalb des Tunnels ungefähr zwischen km 0,73 und km 0,77 ein Teil einer altlastverdächtigen Fläche, die als Altablagerung (ehem. Steinbruch) im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten der Stadt Wuppertal unter der Erhebungsnummer 8682A013 geführt wird.

### A.4.8 Denkmalschutz

- a. Die VT hat die Bergung, Dokumentation und wissenschaftliche Untersuchung von Bodendenkmalen zu ermöglichen, und die Kosten im Rahmen des Zumutbaren dafür zu tragen.



- b. Sämtliche Erdarbeiten im Bereich vermuteter Bodendenkmale dürfen nur unter Fachaufsicht von paläontologisch geschultem Personal durchgeführt werden.
- c. Der Beginn der Bauarbeiten ist dem geologischen Dienst NRW mindestens eine Woche vorher anzuzeigen.
- d. Die Mitarbeiter des geologischen Dienstes sowie die durch den geologischen Dienst beauftragten Personen sind jederzeit berechtigt das Grundstück zu betreten.

#### **A.4.9 Brand- und Katastrophenschutz**

Vor Baubeginn ist das Rettungskonzept mit der Einsatzplanung der Feuerwehr Wuppertal abzustimmen.

#### **A.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern und gemäß deren Vorschriften möglichst in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein möglichst unterbrechungsfreier Betrieb ist anzustreben.

#### **Hinweise:**

- Die einschlägigen Bestimmungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften), Sicherheits- und Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen sind zu beachten.
- Rechtzeitig vor Baubeginn muss mit den betroffenen Versorgungsunternehmen ein Koordinierungsgespräch für die Baumaßnahme im Bereich der Infrastrukturleitungen geführt werden. Dabei ist auch ein Termin für eine örtliche Einweisung mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- Werden unvermutete, in den Plänen nicht dargestellte Kabel oder Leitungen aufgefunden, ist der betroffene Versorgungsunternehmer unverzüglich zu verständigen.
- Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist grundsätzlich ein regelkonformer Sicherheitsabstand einzuhalten.
- Es sind Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden.
- In direkter Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur mit besonderer Vorsicht auszuführen.

#### **A.4.11 Straßen, Wege und Zufahrten**

- a. Baubedingte verkehrliche Einschränkungen im Straßenraum sind zu minimieren.
- b. Vor Betriebsaufnahme des Schienenersatzverkehrs (SEV) sind bezüglich möglicher Einschränkungen des Individualverkehrs durch längerfristig haltende Fahrzeuge geeignete verkehrslenkende Maßnahmen mit der Stadt Wuppertal abzustimmen. Dies gilt sinngemäß auch für die kurzfristige Einengung des Straßenraums „Badische Straße“ durch die Baustelleneinrichtungsfläche.

Die Barrierefreiheit ist an der vorhandenen Bushaltestelle soweit herzustellen und zu gewährleisten, wie dies ohne Eingriffe in fremdes Grundeigentum möglich ist.

- c. Vor Rückbau der Baustellenzufahrt von der Straße „Schmitteborn“ aus (laufende Nummer 610 des Bauwerksverzeichnisses), ist hinsichtlich einer Weiternutzung für den in diesem Bereich geplanten Geh- und Radweg mit dem Verein „neue Ufer Wuppertal e.V.“ und ggf. der Stadt Wuppertal, Ressort 104.54, Kontakt aufzunehmen.

#### **Hinweise**

- Bei Bauarbeiten, die zu Staubentwicklungen führen können, ist insbesondere bei trockenen Witterungsverhältnissen erheblichen Staubemissionen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Feuchthalten des Materials) zu begegnen.
- Es sind geeignete Maßnahmen gegen das Verschleppen von Staub und Bodenaushub auf öffentliche Verkehrsflächen zu ergreifen. Vom Baustellenverkehr/-betrieb dennoch verursachte Verschmutzungen öffentlicher Straßen und Wege sind unverzüglich zu beseitigen.

#### **A.4.12 Kampfmittel**

Möglichst frühzeitig vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Noch vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung dem EBA und der Baubehörde der Stadt Wuppertal vorzulegen.

#### **A.4.13 Arbeitsschutz**

Bei den Sprengarbeiten in der Sohle und im Kern der Tunnel ist, soweit technisch möglich und zumutbar, sprengölfreier Sprengstoff zu verwenden.

**Hinweis:** Die Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes, der Baustellenverordnung sowie der Gefahrstoffverordnung und ihrer jeweils untersetzten Regelwerke sind zu beachten. Unter Anderem...

- ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde 2 Wochen vor Baubeginn eine Vorankündigung zu übermitteln,
- dürfen Bautätigkeiten generell erst nach Vorliegen einer Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz durchgeführt werden,

#### **A.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

- a. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke und der Rechteinhaberin der angeschlossenen Eisenbahnstrecke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.
- b. Die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter sind so gering wie möglich zu halten.
- c. Die baubedingt verursachten verkehrlichen Kapazitätseinschränkungen für den durch die Rhein-Sieg-Eisenbahn geplanten touristischen Personenverkehr sind im Hinblick auf eine möglichst weitreichende Minderung ausführungsplanerisch mit der RSE abzustimmen, falls die RSE den Verkehr während der Bauphase aufnehmen will.
- d. Vor Baubeginn in den betreffenden Bereichen ist in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die VT wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, sind in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder Entschädigungen zu leisten.
- e. Über die unentgeltliche Nutzung des Ringofens ist mit dem Gebäudemanagement der Stadt Wuppertal eine vertragliche Vereinbarung abzuschließen.

- f. Vor der Wiederherstellung der Fläche im Bereich „Badische Straße“ (Ifd. Nr. 611 des Bauwerksverzeichnisses) ist eine ausführungsplanerische Abstimmung mit der Stadt Wuppertal, Ressort 104.2, vorzunehmen.

**Hinweis:** Den von Grundstücksinanspruchnahmen betroffenen Dritten steht gemäß Art. 14 Abs. 3 Sätze 2 und 3 Grundgesetz (GG) ein Entschädigungsanspruch zu.

#### **A.4.15 Hinweise zu Arbeiten im Bereich von Gleisen**

- a. Zur Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind bei Arbeiten im Gleisbereich die Sicherheitsregelungen der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle zu beachten.
- b. Die regelkonforme Eisenbahnbetriebsführung ist jederzeit zu gewährleisten.

#### **A.4.16 Abweichung von Regelwerken**

Sollten sich im weiteren Verfahren, insbesondere auch in der Phase der Bauausführung, Vorschriften oder Regeln der Technik ändern, sind diese in der Ausführung zu berücksichtigen.

#### **A.4.17 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln,
- der BP Europa SE,
- dem LVR - Amt für Bodendenkmalpflege, Fachbereich Geoarchäologie,
- der Stadt Wuppertal (UNB, UWB), und
- dem Wupperverband

frühestmöglich anzuzeigen.

#### **A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

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

## **A.6 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

## **A.7 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die VT. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben „Wuppertal (Baul. Änderung): Erneuerung Rauenthaler Tunnel“ hat im Wesentlichen die Ertüchtigung und Anpassung von derzeit 3 benachbarten Tunnelröhren an den Stand der Technik des Tunnels zum Gegenstand. Die derzeitigen zwei parallelen, je eingleisigen Tunnel werden baulich verbunden, unter neuer Querschnittsgestaltung standsicher ausgebildet, neu entwässert und mit moderner Sicherheitskennzeichnung versehen. Außerdem erfolgt eine Teilverfüllung und Sicherung der benachbarten Tunnelröhre des Langefelder Tunnels.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,531 bis 1,644 der Strecke 2700 Wuppertal-Oberbarmen - Opladen in Wuppertal.

#### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB Netz AG, Regionalbereich West (VT) hat mit Schreiben vom 05.03.2020, Az. I.NP-W-M-S(3), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Wuppertal (Baul. Änderung): Erneuerung Rauenthaler Tunnel“ beantragt. Der Antrag vom 05.03.2020 (Datum des Anschreibens 06.03.2020) ist am 09.03.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen. Der Antragseingang wurde mit Datum vom 30.03.2020 bestätigt.

Mit Schreiben vom 21.04.2020 wurde die VT um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 19.05.2020 (Eingang hier 25.05.2020) überarbeitet wieder vorgelegt.

Für das Vorhaben wurde im Rahmen eines „Scopingverfahrens“ (Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens einer nachfolgenden Umweltverträglichkeitsprüfung), welches durch die VT schon vorlaufend und vor Planfeststellungsantragseingang beantragt wurde, mit der verfahrensleitenden Verfügung vom 22.08.2019, Gz. 641pu/010-2019#001 gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG (auf Antrag der VT vom 31.07.2019 hinsichtlich der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Mit Schreiben vom 10.06.2020 bat das EBA die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens.

### **B.1.3 Anhörungsverfahren**

#### **B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange (TöB)**

Die Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und andere TöB, sowie das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW als außenstehende Sachwalterin der Interessen der Natur um Stellungnahme gebeten:

<b>Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger</b>	<b>Angeschrieben am</b>
Biologische Station Mittlere Wupper	25.05.2021
Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6- Bergbau und Energie	25.05.2021
Deutsche Telekom Technik	25.05.2021
Geologischer Dienst NRW	25.05.2021
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW	25.05.2021
Landeseisenbahnverwaltung NRW	25.05.2021
Landschaftsverband Rheinland, Amt für Bodendenkmalpflege...	25.05.2021
Stadt Wuppertal	25.05.2021
Unitymedia NRW	25.05.2021
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	25.05.2021
WSW Energie & Wasser AG	25.05.2021
Wupperverband	09.07.2021
Rhein-Sieg-Eisenbahn Bonn	13.01.2022

Außerdem wurden anhörungsbehördenintern die TöB

- Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung / Gefahrenabwehr),
- Dezernat 25 (Verkehr)
- Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- Dezernat 35 (Denkmalschutz),
- Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)
- Dezernat 52 (Obere Abfallwirtschaftsbehörde),
- Dezernat 53 (Obere Immissionsschutzbehörde),
- Dezernat 54 (Obere Wasserbehörde), sowie
- Dezernat 55 (Technischer Arbeitsschutz)

beteiligt.

Die Fa. Abellio Rail GmbH und die Fa. BP Europe SE haben sich ohne direkte Aufforderung zum Verfahren geäußert.

Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde den jeweiligen TÖB, den Leitungsträgern und den Fachdezernaten eine einheitliche Frist von einem Monat gesetzt.

### **B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung**

Die erste Offenlage der Planunterlagen wurde am 12.05.2021 im Amtsblatt der Stadt Wuppertal ortsüblich bekanntgemacht. In der Zeit vom 31.05.2021 bis zum 30.06.2021 lagen die Planunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme im Rathaus Barmen der Stadt Wuppertal, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal aus. Darüber hinaus wurden aufgrund der Regelungen nach dem Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) die Planunterlagen inklusive der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltbelange (Zeichnungen und Erläuterungen) sowie der Inhalt der Bekanntmachung im Internet auf der Homepage der Stadt Wuppertal in der Zeit vom 31.05.2021 bis zum 30.06.2021 veröffentlicht. Auf der Homepage der Bezirksregierung Düsseldorf wurde zusätzlich ein Link zur Homepage der Stadt Wuppertal veröffentlicht.

Die daran anschließende einmonatige Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 02.08.2021.

Da die erste Offenlage wegen eines redaktionellen Formfehlers (Fehlen einzelner Seiten) seitens der Anhörungsbehörde für nicht vollständig wirksam erklärt wurde, erfolgte eine zweite Offenlage mit (ausschließlich) den fehlenden Unterlagen der ersten Offenlage.

Die zweite Offenlage der Planunterlagen wurde am 04.08.2021 ebenfalls im Amtsblatt der Stadt Wuppertal ortsüblich bekanntgemacht. In der Zeit vom 09.08.2021 bis zum 08.09.2021 lagen die ursprünglich nicht beigefügten Planunterlagen zur allgemeinen Einsichtnahme ebenfalls im Rathaus Barmen der Stadt Wuppertal aus. Darüber hinaus wurden aufgrund der Regelungen nach dem PlanSiG die Planunterlagen inklusive der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltbelange (Zeichnungen und Erläuterungen) sowie der Inhalt der Bekanntmachung ebenfalls im Internet auf der Homepage der Stadt Wuppertal veröffentlicht. Auch eine Verlinkung von der Homepage der Anhörungsbehörde zum Internetauftritt der Stadt Wuppertal erfolgte erneut.

Die daran anschließende einmonatige Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 08.10.2021.



### **B.1.3.3 Stellungnahmen und Einwendungen**

Seitens der folgenden TÖB, Leitungsträger und außenstehenden Sachwalterinnen der Interessen der Natur gingen keine Stellungnahmen ein:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 35 (zur ersten Offenlage)  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 53  
Deutsche Telekom Technik  
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz  
Landesbüro der Naturschutzverbände NRW  
Unitymedia NRW  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Folgende TöB gaben eine Stellungnahme ab:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 22  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 33  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 35  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 52  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 55  
Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6- Bergbau  
Abellio Rail GmbH (aktuelle Sonderrechtsnachfolgerin: VIAS – R.A.T.H.-Gruppe)  
Biologische Station Mittlere Wupper  
BP Europe  
Geologischer Dienst NRW  
Landeseisenbahnverwaltung NRW  
LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland  
Wuppertaler Stadtwerke GmbH  
Stadt Wuppertal  
Wuppertalverband

Seitens des beteiligten Leitungsträgers Stadtwerke Wuppertal wurden keine Einwendungen erhoben.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW als außenstehende Sachwalterin der Interessen der Natur gab keine Stellungnahme ab.

Folgende TÖB und Leitungsträger trugen vor, von dem Vorhaben nicht betroffen zu sein, oder meldeten Fehlanzeige:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 25.02  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 33  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 35  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 52  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 55

Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie  
Landeseisenbahnverwaltung NRW  
Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Folgende TÖB und Leitungsträger trugen weder Bedenken, noch Nebenbestimmungen vor, die übernommen werden sollen:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 33  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 35  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 52  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 55  
Landeseisenbahnverwaltung NRW  
Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Im Rahmen des durchgeführten öffentlichen Anhörungsverfahrens wurden außerdem sieben form- und fristgerechte private Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen mit den Schlüsselnummern 8 und 9 wurden wegen nicht fristgerechten Eingangs nicht berücksichtigt. Soweit der Inhalt dieser Einwendungen von Amts wegen zu berücksichtigen war, ist er in die Entscheidung eingeflossen.

Die Stellungnahmen der TöB und Leitungsträger sowie die Privateinwendungen wurden der VT übersandt. Per E-Mail vom 04.11.2021, 05.01., 16.02., und 20.02.2022 legte die VT die Gegenäußerung zu den Stellungnahmen und Einwendungen vor. Alle Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger, die eine Stellungnahme abgaben, sowie die Privateinwender erhielten die Gegenäußerung zur erneuten Stellungnahme. Alle Beteiligten wurden aufgefordert mitzuteilen, ob ihre Anregungen oder Bedenken ausreichend beantwortet wurden oder ob weiterer Klärungsbedarf besteht.

#### **B.1.3.4 Erörterung (Online-Konsultation)**

Auf eine Erörterung in Form einer Präsenzveranstaltung wurde wegen der seinerzeit vorherrschenden Corona-Pandemie verzichtet. Die Erörterung der abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurde gemäß §§ 1 Nr. 19 und 5 Abs. 2 des Planungssicherstellungsgesetzes regelkonform als „Online-Konsultation“ durchgeführt.

Bei dieser „Konsultation“ wurden die sonst im Erörterungstermin von der VT zur Verfügung gestellten Informationen auf der Homepage der Bezirksregierung Düsseldorf passwortgeschützt bereitgestellt. Die Informationen bestanden unter anderem aus einer kurzen Präsentation des Vorhabens sowie den Stellungnahmen der Träger öffentlicher

Belange und der Gegenäußerung der VT hierauf. Allen TöB und Privateinwendern wurde vor Beginn der Online-Konsultation die Synopse mit einer Einladung übersandt.

Die Online-Unterlagen konnten in der Zeit vom 28.02.2022 bis einschließlich 28.03.2022 auf der Homepage der Bezirksregierung Düsseldorf unter der Rubrik „Aktuelle Offenlagen“ abgerufen werden.

Im Nachgang zur Online-Konsultation wurde von drei TöB sowie von vier Privateinwendern Schreiben eingereicht.

### **B.1.3.5 Deckblattverfahren**

Mit Schreiben vom 02.02.2022, eingegangen am 04.02.2022, wurden der Anhörungsbehörde seitens der VT Planunterlagen zum ersten Deckblatt für das Bauvorhaben übersandt.

Aufgrund der nur geringfügigen fachrechtlichen Änderungen wurde seitens der Anhörungsbehörde ein eingeschränktes Beteiligungsverfahren gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG eingeleitet.

Dabei wurden lediglich die in ihren Belangen betroffenen TöB

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54  
Geologischer Dienst NRW  
Stadt Wuppertal  
Biologische Station Mittlere Wupper  
Wupperverband  
Wuppertaler Stadtwerke GmbH

sowie das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW und die Biologische Station Mittlere Wupper als außenstehende Sachwalterinnen der Interessen der Natur beteiligt.

Stellungnahmen konnten in der Zeit vom 31.03.2022 bis einschließlich 14.04.2022 eingereicht werden.

Zum Deckblatt äußerten sich folgende TöB:

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51  
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54  
VIAS Rail GmbH (als Sonderrechtsnachfolgerin der Abellio Rail GmbH, erneut ohne direkte Aufforderung durch die Anhörungsbehörde)  
Stadt Wuppertal

Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Die Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51 trug Forderungen und Hinweise vor, äußerte jedoch keine Bedenken.

Die Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54 sowie die Stadt Wuppertal äußerten Hinweise.

Die VIAS Rail GmbH trug vor, dass sie als Rechtsnachfolgerin an der Stellungnahme der Abellio Rail GmbH festhält.

Die Wuppertaler Stadtwerke GmbH trugen weder Bedenken, noch Nebenbestimmungen vor, die übernommen werden sollen.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden der VT ebenfalls anschließend übersandt. Die Gegenäußerung erfolgte mit Schreiben vom 08.06.2022.

#### **B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Mit Datum vom 25.07.2022 (Eingang hier 29.07.2022) hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

In diesem Anhörungsbericht sind offene und bewältigte Konflikte angeführt sowie Einzelfragen des geplanten Vorhabens in rechtlicher Hinsicht beurteilt worden.

Die Anhörungsbehörde äußert abschließend keine Bedenken gegen das Vorhaben.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

## **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Regionalbereich West, Köln.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Allgemeine Verfahrenshinweise**

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Für das Vorhaben wurde mit der verfahrensleitenden Verfügung vom 22.08.2019, Gz. 641pu/010-2019#001 gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG (auf Antrag der VT vom 31.07.2019 hinsichtlich der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die UVP ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die VT hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum und -inhalte**

Der erforderliche Untersuchungsrahmen sowie die Untersuchungsinhalte wurden im Rahmen eines eigenständigen Scopingverfahrens auf besonderen Antrag der VT hin zeitlich schon vor der hier zugrundeliegenden Antragstellung seitens der Planfeststellungsbehörde festgelegt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der umweltrechtlich betroffenen

Träger öffentlicher Belange sind seinerzeit in die Umweltplanung und insbesondere in den seitens der VT vorgelegten Umweltbericht, der der behördlichen Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde liegt, eingeflossen.

Der Untersuchungsraum befindet sich im Stadtgebiet von Wuppertal, Ortsteil Langerfeld und wird im Bereich der Einschnitte geprägt durch die Bahnanlage mit seinen stillgelegten Rangiergleisen (Südportal) und den gehölzbestandenen Böschungen, die sich z. T. als steile Felsböschungen darstellen, und in der Vergangenheit durch Spritzbeton gesichert wurden.

Der überwiegende, die Tunnel überwiegend überlagernde Teil des Untersuchungsraums wird durch unterschiedliche Wohnbebauung geprägt. Im Nordosten befinden sich ehemalige Industriegebäude, die größtenteils leer stehen. Ebenfalls nördlich liegen eine größere Freifläche und eine Kleingartenanlage. Eine weitere Kleingartenanlage befindet sich im Südwesten an der Badischen Straße. Im Bereich des Südportals befinden sich die in Betrieb befindlichen Gleisanlagen sowie stillgelegte Rangiergleise die im Laufe der Zeit durch Sukzession einen baumartigen Gehölzbestand (Ahorn, Birke und Brombeeren) sowie eine Ruderalflur entwickelt haben.

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde hinsichtlich der Schutzgüter mit einem Abstand von allseitig jeweils ca. 125 Metern um die direkte in Anspruch zu nehmende Fläche abgegrenzt.

### **B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG**

Vorhabenbedingte erhebliche Auswirkungen und Risiken für die Schutzgüter sind insbesondere während der Bauphase möglich. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen hingegen treten demgegenüber in den Hintergrund.

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind die nachfolgend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens (zunächst ohne Nennung von Schutz- Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen, dies erfolgt anschließend im Kapitel zur Bewertung der Umweltauswirkungen) auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

## **a) Auswirkungen auf den Menschen**

Während der Bauzeit (insgesamt sind ca. 26 Monate veranschlagt) sind baubedingte Beeinträchtigungen der sich im Wirkungsbereich der Baumaßnahme aufhaltenden Menschen zu erwarten.

Objekte mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion werden temporär während der Bauzeit vor allem durch Baustellenverkehr beeinträchtigt.

Am Südportal kommt es bauzeitlich zu Beeinträchtigungen einer Kleingartenanlage durch den Baustellenverkehr und durch einen provisorischen Bahnsteig. Die Erholungsfunktion wird vorübergehend eingeschränkt.

Durch eingesetzte Maschinen und Baustellenfahrzeuge und durch den Baustellenverkehr zum An- und Abtransport von Materialien und Bauschutt kann es während der Bauphase außerdem zu Luftverunreinigungen kommen.

Die Ergebnisse des Schallgutachtens zeigen, dass für die Nachbarschaft im Tageszeitraum Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm zu erwarten sind. Bei Arbeiten im Nachtzeitraum ist ebenfalls mit Überschreitungen zu rechnen.

Die Sprengungen für den ca. achtmonatigen Vortrieb im Tunnel erfolgen im Durchschnitt zwei- bis dreimal täglich und nur zur Tagzeit.

Für die Gewährleistung einer möglichst kurzen Bauzeit wird die Baustelle rund um die Uhr betrieben. Nach der Profilierung der Tunnel erfolgt der Endausbau und die erforderliche Innenschale wird betoniert. Dies ist ein kontinuierlicher Prozess und soll Tag und Nacht erfolgen. Die Materialien sind dementsprechend ebenfalls Tag und Nacht zu transportieren.

Aufgrund der nur geringen Lademengen müssen maximal an bis zu 7 Zeitpunkten pro Tag je 2 Sprengungen durchgeführt werden. Im Durchschnitt werden am Tag zu 3 Zeitpunkten Sprengungen vorgenommen.

Durch die mit der Erneuerung des Tunnels verbundenen Änderung der Gleislage stellt die Maßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar.

Durch das Vorhaben wird an insgesamt 6 Gebäuden im Bereich des Nordwestportals ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst. Im Bereich des Südportals wird durch das Vorhaben kein Anspruch ausgelöst. Unter Berücksichtigung der Wohneinheiten der jeweiligen Gebäude ergeben sich 5 zu lösende „Schutzfälle“ im Tagzeitraum und 6 zu lösende Schutzfälle im Nachtzeitraum.

#### **b) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt**

Die Maßnahme wirkt sich auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vor allem durch bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Vegetationsstrukturen und potenziellen Lebensräumen aus. Die Eingriffsermittlung der landschaftspflegerischen Begleitplanung zeigt den Umfang der kompensationspflichtigen Vegetationsverluste.

Mit der Nutzung dieser Flächen werden faunistische Lebensräume beeinträchtigt. Betroffen sind vor allem die Fledermäuse sowie Vogelarten. Die in Anspruch genommenen Flächen werden zum größten Teil bauzeitlich beeinträchtigt.

Die stillgelegten Tunnelbereiche weisen Habitatstrukturen auf, die von Fledermäusen in Anspruch genommen werden. Durch die Erneuerung der Tunnel und der Teilverfüllung des Langerfelder Tunnels werden Lebensraumstrukturen der Fledermäuse zerstört.

Höhlenbäume für Fledermäuse sind nicht direkt vom Eingriff betroffen.

Für Reptilien hat der Untersuchungsraum eine untergeordnete Bedeutung. Einzelnen, bei Kartierungen dokumentierten Reptilienarten Waldeidechse und Blindschleiche werden temporär Lebensräume durch die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen auf stillgelegten Gleisanlagen entzogen.

Allgemein ist der Planungsraum in Bezug auf die Fledermäuse und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten als Wert- und Funktionselement von besonderer Bedeutung einzustufen.

Bezüglich der übrigen vorkommenden Arten besitzt der Planungsraum eher eine allgemeine Bedeutung.

#### **c) Auswirkungen auf Fläche und Boden**

Die Neuversiegelung begrenzt sich auf eine geringfügige Erweiterung der Tunnelportale auf Flächen der Bahnanlage (Gleise). Durch eine Anschüttung von Boden (Abbruchmaterial)



erfolgt keine Neuversiegelung, sondern lediglich eine Bodenmodellierung mit anschließender Bepflanzung.

Der größte Teil der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahmen erstreckt sich auf Flächen, deren Nutzung nicht verändert wird. Hierzu zählt insbesondere die Modernisierung und Erneuerung der Bahnanlagen, die auf bestehenden Bahnanlagen realisiert wird. Eine erhebliche Auswirkung wird hier nicht erwartet.

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme umfasst überwiegend Flächen, die bereits eine Vornutzung als Verkehrs- oder Bauflächen aufweisen. Durch die temporäre Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche wird keine wesentliche Flächenveränderung verursacht.

Unversiegelter Boden wird im Eingriffsraum nur in geringem Umfang in Anspruch genommen.

Die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben beschränkt sich größtenteils auf anthropogen veränderten Boden. Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich auf Schotterflächen stillgelegter Rangiergleise. Hier sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nicht zu erwarten.

Durch die Erneuerung der Tunnel besteht potenziell die Gefahr der Schadstoffmobilisierung durch Massenbewegungen von belasteten Bereichen.

#### **d) Auswirkungen auf Gewässer**

Gewässer sind vor allem während der Bauzeit durch Schadstoffeinträge aus besonderen Bauverfahren, Havarieereignisse oder unsachgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen potenziell gefährdet.

Auf der Strecke 2700 westlich und südlich des Rauenthaler Tunnels (nicht jedoch im Tunnel selbst) müssen betriebsbedingt aus Instandhaltungsgründen unter Umständen Pflanzenschutzmittel (PSM, Oberbegriff) - genauer: Herbizide - zur Unkrautbekämpfung eingesetzt werden, wenn zumutbare alternative Methoden nicht zur Verfügung, und ihr Aufwand außer Verhältnis zum Nutzen stünde.

Eine Gefährdung der Baufläche durch die ggf. zeitweilig hochwasserführende Wupper oder die Schwelme im Sinne einer Überflutungsgefährdung ist nicht zu erwarten.

### **e) Auswirkungen auf Luft und Klima**

Kleinräumig betrachtet gehen durch das geplante Vorhaben durch Rückschnitt und Rodung im geringen Umfang Gehölzstrukturen mit schadstofffilternder und frischluftbildender Funktion verloren. Ein Konflikt liegt dennoch nicht vor, da die Beeinträchtigungen von Klima und Luft weder erheblich noch nachhaltig sind.

Eine potenzielle Erhöhung von Schadstoffen im Wirkungsbereich des Vorhabens ist nur temporär während der Bauzeit zu erwarten.

Es sind weder bedeutende Kalt- und Frischluftbahnen noch Kaltluftammel- und – entstehungsgebiete erheblich betroffen.

Die großräumiger zu betrachtenden bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Klimawandel sind vernachlässigbar.

Demgegenüber sind durch das Vorhaben hinsichtlich des Klimaschutzzieles, weitere Verkehre auf die Schiene zu verlagern, global betrachtet eher positive Auswirkungen zu erwarten, indem durch das Vorhaben die baulichen Grundlagen für eine auch zukünftig wirtschaftliche Betriebsführung geschaffen werden.

### **f) Auswirkungen auf die Landschaft**

Unter anderem durch die Lage im Einschnitt sind die Inanspruchnahmen von Gehölzbeständen auf den stillgelegten Rangiergleisen hinsichtlich des Landschaftsbildes nicht eingriffsrelevant. Gleiches gilt für den bauzeitlich zu errichtenden provisorischen Bahnsteig im Bereich des Südportals sowie für die geplante Anschüttung am Südportal. Insgesamt ist mit einem nur unerheblichen Eingriff ins Landschaftsbild zu rechnen.

### **g) Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter**

Eine denkmalgeschützte Brücke liegt zwar im Untersuchungsraum, wird aber durch die Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch verändert. Die Veränderungen des Erscheinungsbildes des neuen Südportals hat praktisch keinen Einfluss auf das Erscheinungsbild der geschützten Brücke.

Im Vorhabenbereich ist bei Fels- und Erdarbeiten mit dem Auftreten von Bodendenkmalen in Form von Fossilien zu rechnen (u.a. Stomatoporen). Vorkommen wurden in den großen

Steinbrüchen am naheliegenden Bahnhof Rittershausen entdeckt, die im Verlauf der Tunnelführung bzw. direkt westlich davon liegen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass diese fossilführenden Schichten im Zuge der Planrealisierung aufgeschlossen und auch beeinträchtigt werden können.

Die baubedingten Erschütterungen können sich auf Sachgüter auswirken. Solche Beeinträchtigungen sind nicht gänzlich auszuschließen.

#### **h) Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Im Projekt sind im Sinne des UVPG die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Fläche und den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden und Wasser zu betrachten.

Durch die bauzeitliche und vorübergehende Flächeninanspruchnahme der Baustelleneinrichtungsflächen auf ehemaligen Bahnanlagen und das Baufeld ergeben sich geringfügige Eingriffe in den bahnparallelen Gehölzbestand. Beeinträchtigungen werden im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der artenschutzrechtlichen Prüfung erörtert.

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die direkten Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter getrennt dargestellt. Darüber hinaus wurden auch indirekte, erst über Wirkungsketten entstehende Auswirkungen berücksichtigt. Weitere, über das bereits dargestellte Maß hinausgehende Wirkungsketten mit relevanten Auswirkungen wurden nicht ermittelt.

Die gesonderte Darstellung der schutzgutübergreifenden Wechselwirkungen ist sinnvoll in den Fällen, wenn Gesamtcharakteristik, Bedeutung und auch die spezifische Empfindlichkeit eines Raumes maßgeblich von intensiven Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern bestimmt wird. Im vorliegenden Fall ist aufgrund der Gebietscharakteristik nicht von entsprechenden Verhältnissen auszugehen.

#### **B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG**

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der

umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (u. a. UVP-Bericht Planungsstand 10,01.2022, Anlage 14 der Planunterlagen) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen mit folgenden Einzelergebnissen zur Umweltvorsorge überprüft:

#### **i) Schutzgut Mensch**

Das Gebiet ist durch die vorhandene Bahnanlage, die innerstädtische Lage mit stark befahrenen Straßen und Gewerbeflächen bereits schalltechnisch sowie lufthygienisch vorbelastet.

Zahlreiche Lärminderungsmaßnahmen, die auch weitreichende Informationspflichten enthalten, sollen die erheblichen Belästigungen begrenzen. Im Falle eines deutlichen Überschreitens der Zumutbarkeitsschwelle wird den Betroffenen Ersatzwohnraum angeboten werden.

Beeinträchtigungen durch Sprengungen begegnet die VT durch fachkompetente sprenggutachterliche Planung und Begleitung der Arbeiten. Minderungsmaßnahmen sind obligat. Im Zuge der Ausführung wird die Maßnahmenplanung an die vorzufindenden Gegebenheiten angepasst und sukzessive konkretisiert. Auch hier sind weitreichende Informationspflichten vorgesehen.

Zur Überwachung der tatsächlich eintreten Auswirkungen aus den baubedingten Schallerschütterungs- und Staubemissionen sowie der Umsetzung und Einhaltung der geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wird eine generelle umweltfachliche Bauüberwachung den Bauablauf begleiten.

Bei sechs Gebäuden besteht hinsichtlich der Belastung durch zukünftig erhöhte betriebsbedingte Schallimmissionen aus dem Eisenbahnverkehr ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Dieser wird dem Grunde nach auch zugesichert.

#### **j) Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Erhebliche Auswirkungen auf diese Schutzgüter sind mit Ausnahme der artenschutzrechtlichen Tatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (Fledermäuse) nicht zu erwarten. Die erwarteten Eingriffe nach § 14 ff BNatSchG können durch die festgelegten Maßnahmen vermieden oder ausgeglichen werden.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind daher für keine der artenschutzrechtlich betrachteten Arten einschlägig.

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Durchführung und Einhaltung der festgelegten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird eine umweltfachliche Bauüberwachung eingesetzt.

#### **k) Fläche und Boden**

Die negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind nur geringwertig und daher vernachlässigbar.

Hinsichtlich des Bodenschutzes wurde für das Vorhaben ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erstellt. Während der Baumaßnahmen sind die einschlägigen Richtlinien zum Schutz des Bodens zu beachten. Hierdurch bedingt sind erhebliche Umweltbeeinträchtigungen nicht zu besorgen.

#### **l) Gewässer**

Die potenziell verunreinigten Bauwässer werden innerhalb des Tunnels sowie an den Anschlagwänden des Süd- und Westportals gefasst, und einer Behandlungsanlage am Westportal des Tunnels zugeführt, bevor sie an die Entwässerungsanlage des Bahnkörpers übergeben werden. Hier fallen nur kleinere Mengen an.

Unerwartet baubedingt notwendig werdende Gewässerbenutzungen unterliegen dem Vorbehalt weiterer Abstimmungen mit den Behörden und ggf. auch der Durchführung ausnahmegenehmigungsrechtlicher Verfahren seitens der Wasserbehörden.

Hinsichtlich eventueller Grenzwertüberschreitungen schadstoffbelasteter Niederschlagswassereinleitungen in die Kanalisation bestehen Restunsicherheiten. Diese Risiken werden durch die Ermöglichung von Kontrollmessungen aufgefangen. Auf Basis dieser Messungen sollen ggf. entsprechende Gewässerschutzmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Einleitung von anlagenbedingten Niederschlagswässern erfolgt wie bisher in die bestehende Tiefenentwässerung der benachbarten Bahnanlagen. Hier sind – wie bisher - keine unkalkulierbaren Risiken hinsichtlich der Einleitung von Niederschlägen aus der Gesamtanlage in Oberflächengewässer erkennbar, die ein sofortiges Handeln erfordern würden.

Die Verwendung der PSM durch die späteren Anlagenbetreiber bedarf regelmäßig einer antragsbasierten gesonderten Ausnahmegenehmigung, die die Wasserbehörde des EBA nur bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen und unter strengen Auflagen erteilen darf. Die einzusetzenden Mittel unterliegen einem behördlichen Zulassungsvorbehalt.

Die Zwischenlagerung möglicherweise belasteter Materialien in Haufwerken geschieht regelkonform zum Schutz vor Schadstoffeinträgen in das Grundwasser und die Oberflächengewässer durch Einbau von Trennschichtfolienabdeckungen sowie Fassung und ordnungsgemäße Entsorgung der Sickerwässer.

Wartungsplätze für die Wartung und Betankung von Maschinen und Fahrzeugen sind zu befestigen und mit Rückhalteeinrichtungen auszurüsten.

#### **m) Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Im Falle der Veränderung oder Beseitigung eines vermuteten Bodendenkmals hat der die VT die wissenschaftliche Untersuchung, Bergung und Dokumentation sicherzustellen und die Kosten im Rahmen des Zumutbaren dafür zu tragen. Sämtliche Erdarbeiten im Bereich des vermuteten Bodendenkmals werden unter Fachaufsicht von paläontologisch geschultem Personal durchgeführt. Somit sollten die Beeinträchtigungen beherrschbar sein.

## **n) Luft und Klima, Landschaft, Wechselwirkungen**

Die negativen Auswirkungen auf diese Schutzgüter sind nur geringwertig und daher vernachlässigbar.

### **B.3.2.4 Zusammenfassung**

Vorhabenbedingt sind zunächst erhebliche Auswirkungen und Risiken für die Schutzgüter - insbesondere während der Bauphase - möglich. Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen hingegen treten demgegenüber stark in den Hintergrund.

Baubedingt erhebliche Auswirkungen und Risiken wurden insbesondere durch zu erwartenden Baulärm und Erschütterungen hinsichtlich der menschlichen Gesundheit sowie eine mögliche Schadstoffmobilisierung durch geogene Belastungen im Zusammenhang mit Massenbewegungen ermittelt.

Ein Paket immissionsschutzrechtlicher Minderungsmaßnahmen und das Angebot von Ersatzwohnraum erscheinen geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen auf ein zumutbares Maß zu begrenzen.

Aushubmassen und eventuell belastete Bauwässer werden regelkonform behandelt und entsorgt.

Anlagenbedingte Wirkungen, die durch Gehölzentnahmen entstehen, werden durch Ausgleichspflanzungen oder durch natürliche Sukzession ausgeglichen.

Mit der Nutzung von Gleisanlagen, baumartiger Gehölzbestände sowie krautiger Saumstrukturen im Wirkungsbereich werden faunistische Lebensräume beeinträchtigt. Betroffen sind vor allem Fledermäuse sowie Vogelarten. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen werden zum größten Teil bauzeitlich beeinträchtigt und stehen nach Baufertigstellung, bzw. nach einigen Jahren (Entwicklung durch Gehölz Sukzession) ökologisch gleichwertig wieder zur Verfügung.

Durch die Erneuerung zweier Tunnelröhren und die Teilverfüllung eines Tunnels werden Lebensraumstrukturen der Fledermäuse zerstört, die durch entsprechende Ersatzmaßnahmen (Fledermausquartiere als Ersatzbiotop) im Wesentlichen ausgeglichen werden können. Für die Reptilienarten Waldeidechse und Blindschleiche werden temporär Lebensräume durch die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen auf stillgelegten

Gleisanlagen entzogen. Es verbleiben jedoch ausreichend geeignete Habitate für den Fortbestand der Arten im Umfeld des Vorhabens. Nach Beendigung stehen die in Anspruch genommenen Flächen als Habitate wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Erhebliche Auswirkungen und Risiken auf die Schutzgüter können durch zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß begrenzt werden. So sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Hiernach verbleibende Auswirkungen werden durch geplante Kompensation ausgeglichen.

Zur Überwachung der tatsächlich eintretenden für Auswirkungen sowie bezüglich der Durchführung geplanter Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wird eine generelle umweltfachliche Bauüberwachung den Bauablauf begleiten.

Nach Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine Gefahr nicht abschätzbarer bzw. nicht beherrschbarer Risiken birgt.

Das Vorhaben ist unter Berücksichtigung der Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen als mit den Umweltzielen vereinbar einzustufen.

## **B.4 Materie-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Die Bestandsanlagen sind mehr als 120 Jahre alt. Die theoretische Nutzungsdauer währt im Normalfall 100 Jahre.

Der Zustand des Mauerwerks ist als schlecht anzusehen. Die veraltete Konstruktion der Röhre II weist aktuell keinen verkehrssicheren Zustand mehr auf und musste trotz einiger Instandhaltungsmaßnahmen außer Betrieb genommen werden.

Das anstehende Gebirge ist verwittert und verkarstet. Der Gebirgsfeiler zwischen den Röhren ist stark geklüftet und zerlegt, es sind nahezu keine Tragreserven mehr im Pfeiler vorhanden.

Ziel der Maßnahme ist es, einen stand- und betriebssicheren Zustand herzustellen, um die Strecke 2700 langfristig zweigleisig befahren, und die Infrastruktur des Bahnhofsteiles Wuppertal-Rauenthal unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu optimieren zu können.



Trassierung und Bauwerk lassen nach der Baumaßnahme eine Anhebung der fahrbaren Geschwindigkeiten auf 70 km/h zu. Diese Anhebung kann perspektivisch durch technische Anpassungen im Bahnhof-Oberbarmen umgesetzt werden.

Die Gesamtmaßnahme sieht den Ersatz der bestehenden eingleisigen Tunnelröhren aus Mauerwerk durch eine neue zweigleisige Tunnelröhre mit regelkonformem Gleisabstand als Stahlbetonkonstruktion umzusetzen. Der verwitterte Gebirgsfeiler zwischen den beiden Bestandsröhren wird dafür ausgebrochen, und es wird ein neuer vergrößerter Tunnelquerschnitt hergestellt, der dem aktuellen Regelwerk entspricht.

Im Rahmen der Erneuerung werden auch regelkonforme bauliche Rettungs- und Sicherheitsanforderungen verwirklicht.

Der Zustand des ebenfalls eingleisigen östlich benachbarten Langerfelder Tunnels ist mit dem des Rauenthaler Tunnels (Röhre I und II) vergleichbar. Der Tunnel wird nicht mehr genutzt.

Dieser Tunnel wird bereichsweise ertüchtigt, und für die Zeit der Bauarbeiten gesichert. Der Tunnel wird nach der Baumaßnahme veräußert.

Die Tunnel sind derzeit Zufluchtsorte von Fledermäusen. Daher wird am Westportal des Rauenthaler Tunnels ein Fledermausquartier baulich eingeplant.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf bestehe, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich sei. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist.

Die Planrechtfertigung ist für das Vorhaben dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zu entnehmen. Sie ist danach gegeben, wenn die Maßnahme, gemessen insbesondere an den Zielen des § 1 AEG, vernünftigerweise geboten sei. Nach § 1 Abs.1 AEG sei Zweck des Gesetzes insbesondere die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Hierzu gehörten u.a. die Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs durch Verbesserung des Fahrkomforts und Verkürzung

der Fahrzeiten, die Verbesserung betrieblicher Verhältnisse, die Beseitigung von betrieblichen Engpässen, die übergeordnete Zielsetzung der Stärkung des ÖPNV in einem Ballungsraum, die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene, die Anbindung und Erschließung anderer Verkehrsanlagen sowie die Verbesserung der Schienenanbindung von ländlichen Räumen. Gemessen an diesen Zielsetzungen ist das hier planfestzustellende Vorhaben erforderlich und damit gerechtfertigt.

Konkretes Ziel des Vorhabens ist vorliegend die Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit der Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Rauenthaler Tunnels für den Personen- und Güterverkehr.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk**

Folgende Abweichungen vom bahninternen technischen Regelwerk „Konzernrichtlinie (Ril) 853, Eisenbahntunnel, planen bauen und durchführen“ sind planerisch vorgesehen:

##### **a) Abdichtung und Entwässerung des Rauenthaler Tunnels**

Der bestehende Rauenthaler Tunnel ist in einer drainierten Form ausgeführt. Die Erneuerung des Tunnels ist in gleicher Form geplant. Begründet wird dies mit der Unverhältnismäßigkeit einer Herstellung in druckdichter Form.

Entsprechend der DB-Konzernrichtlinie (Ril) 853.4101-1-(2) darf bei neuen Tunneln nur eine Regenschirmabdichtung vorgesehen werden, wenn die aufstaufreie Versickerungsfähigkeit des Wassers durch einen geotechnischen Sachverständigen bestätigt wird.

Die Bestätigung der Gleichwertigkeit der geplanten Entwässerung/Abdichtung der Ortbetoninnenschale einschließlich der Tunnelsohle zu zur aufstaufreien Versickerungsfähigkeit durch den geotechnischen Gutachter liegt vor.

##### **b) Querschnitt des Rauenthaler Tunnels**

Der Querschnitt des Rauenthaler Tunnels weicht von den Richtzeichnungen ab. Daher wurde diesbezüglich seitens der VT im Rahmen der Vorabstimmung eine interne fachtechnische Stellungnahme bei der zuständigen Stelle der DB Netz AG eingeholt. Der Verwendung des hier vorgesehenen, unregelmäßigen Querschnitts wird darin zugestimmt. Die

Zustimmung bezieht sich zunächst allerdings lediglich auf die lichte Geometrie des Tunnelquerschnittes.

Der Querschnitt des Tunnelbauwerks wurde seitens der VT so konzipiert, dass grundsätzlich eine spätere nachträgliche Elektrifizierung (z.B. mittels S-Bahnoberleitung oder Stromschiene) innerhalb des Tunnels möglich ist. Bei einer nachträglichen Elektrifizierung ist das Erfordernis einer DB-unternehmensinternen Genehmigung für die Oberleitungskomponenten mit der regelwerksverantwortlichen Stelle abzuklären. Vorliegend ist jedoch keine Elektrifizierung geplant.

Die VT sagt in diesem Zusammenhang Folgendes zu:

- Die Anforderungen der Konzernrichtlinie 853.1001-3-(10) werden eingehalten, und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt,
- Entlang der Rettungswege werden Rettungszeichen nach der Arbeitsstätten-Richtlinie ASR A1.3 installiert,
- Signalstandorte sind innerhalb des Tunnels derzeit nicht vorgesehen zu werden,
- Geltende bautechnische Anforderungen gemäß dem Regelwerk „Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB) einhalten zu wollen, und im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen,
- Die Anforderungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) einhalten zu wollen, sowie
- Die Anforderungen des Regelwerks „Technische Spezifikationen Interoperabilität TSI SRT“ einhalten zu wollen, und im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Die Empfehlung zum Einbau einer Tunnelsicherheitsbeleuchtung wird seitens der VT zurückgewiesen. Gemäß der hier einschlägigen EBA-Richtlinie „Schienenwege“ ist derzeit keine Tunnelsicherheitsbeleuchtung für das neue Tunnelbauwerk erforderlich.

Unter Einhaltung der Zusagen ist in beiden Abweichungsfällen von einem dem Regelwerk gleichwertigen Sicherheitsstandart auszugehen. Von hier aus bestehen daher keine Bedenken gegen die Regelwerksabweichungen.

### **B.4.3 Abschnittsbildung**

-entfällt-

#### **B.4.4 Variantenentscheidung**

Es wurden alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in jeweils ausreichender Tiefe nach den Vorgaben der Rechtsprechung untersucht.

Gemäß der aktuellen Rechtsprechung sind alle Alternativen zu prüfen, die gemessen an den Planungszielen ernsthaft als Lösung in Betracht kommen. Es bestehe jedoch keine Pflicht, alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen.

Der Sachverhalt ist nur insoweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung erforderlich ist. Alternativen dürfen aufgrund einer Grobanalyse bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden, wenn sie sich nach den in diesem Stadium des Planungsprozesses angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erwiesen als andere Trassenvarianten. Nur wenn sich nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse ergebe, sind die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten im weiteren Planungsverfahren detaillierter zu untersuchen.

Es wurden - gemessen am Planungsstand - alle für die Variantenbetrachtung ausschlaggebenden Gesichtspunkte in die Alternativenprüfung eingestellt.

Gemessen an diesen Vorgaben wurde die Alternativenprüfung fehlerfrei vorgenommen, eine weitergehende Untersuchung der Alternativen ist nicht erforderlich. Der Sachverhalt ist soweit aufgeklärt, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung erforderlich ist.

Nach der plausiblen Darstellung im Erläuterungsbericht hat die VT aus den grundsätzlich in Frage kommenden Planungsvarianten diejenige ausgewählt und zum Gegenstand ihres Antrags gemacht, die die gesteckten Planungsziele mit den insgesamt geringsten nachteiligen Auswirkungen erreicht. Insgesamt ist keine Alternative ersichtlich, bei der sich die mit der Planung verfolgten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in tangierte öffentliche oder private Belange erreichen ließen. Die Beibehaltung der bestehenden Verhältnisse (sogenannte Nullvariante) scheidet vorliegend aus, da sie die Zielvorstellungen der VT unberücksichtigt lässt. Die gewählte Variante trägt den eisenbahnfachlichen, betrieblichen und weiteren öffentlichen Belangen Rechnung. Die Entscheidung der VT ist mithin unter dem Aspekt der Alternativenprüfung insgesamt nicht zu beanstanden.

## **B.4.5 Raumordnung und Landesplanung**

-entfällt-

## **B.4.6 Würdigung fachrechtlicher Stellungnahmen**

### **B.4.6.1 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22: Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Die geäußerten Forderungen finden sich als Nebenbestimmungen –teilweise sinngemäß - unter dem Kapitel „Kampfmittel“ dieses Beschlusses. Die Umsetzung der Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

Die Besorgnis des Kampfmittelbeseitigungsdienstes sollte damit beseitigt sein.

Das Dezernat 22 äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

### **B.4.6.2 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51: Höhere Naturschutzbehörde (HNB)**

Das Dezernat 51 fordert zunächst (a) eine Ergänzung der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz hinsichtlich der Anschüttungen am Tunnelnordportal.

Außerdem sei der Inhalt der Antragsunterlagen (b) hinsichtlich der Ausgestaltung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF unzureichend.

## **Gegenäußerung**

Die VT führt zu a) aus, dass alle vorhabenrelevanten erforderlichen Flächen bilanztechnisch berücksichtigt seien.

Die vorgesehene Rampe am Nordportal bedingte wegen der hauptsächlich Inanspruchnahme des stillgelegten Gleises und der beidseitigen Spritzbetonwände keinen kompensationspflichtigen Eingriff in Natur und Landschaft. Das Gegenteil sei der Fall. Unabhängig von der weiteren sinnvollen Nutzung als Radweg würde sich durch freie Sukzession innerhalb von 10 -15 Jahren ein ökologisch wertvoller Ruderal- und Gehölzbestand entwickeln, der den Eingriff in den Gehölzbestand oberhalb des Steilhanges mit einem Kompensationsüberschuss ausgleicht. Die später seitens der Stadt Wuppertal vorgesehene dauerhafte Versiegelung der Rampe im Hinblick auf den Radwegausbau ist

nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Dieser Eingriff müsste im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung ggf. in einem gesonderten Genehmigungsverfahren erfolgen.

Weiterhin erwidert die VT zu b) u. a., dass die bautechnische Konkretisierung der Ersatzquartiere im Rahmen der Ausführungsplanung erfolge.

### **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwidern der VT ist nachvollziehbar und plausibel. Die Forderung zu b) betrifft darüber hinaus ausführungsplanerische Details, die hier regelmäßig nicht zu entscheiden sind.

Forderungen münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter „Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege“. Die Umsetzung dieser Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

Die Besorgnis der HNB sollte damit beseitigt sein. Die HNB äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.3 Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54: Obere Wasserbehörde (OWB)**

##### **Vortrag a)**

Die OWB trägt vor, der westliche Abschnitt des Tunnels solle in den Schwelmestollen einleiten. Eine Niederschlagwasserbehandlung sei vorgesehen, aber im Antrag nicht näher ausgeführt. Der Schwelmestollen münde in die Wupper. Somit sei die Einleitung hinsichtlich der Gewässergüteanforderungen der Wupper zu bewerten und auszugestalten. Deshalb werde um Ergänzung der Planung der Niederschlagswasserbehandlungsanlage im Antrag gebeten. Die Niederschlagwasserbehandlungsanlage sei insbesondere hinsichtlich der ausreichenden Reinigungswirkung in Bezug auf Metalle sowie partikelgebundene Schadstoffe zu betrachten.

Der südliche Tunnelabschnitt solle in das öffentliche Regenwasserkanalnetz eingeleitet werden und vorher über eine Niederschlagswasserbehandlungsanlage aufbereitet werden. Die Anforderungen an die Qualität und Menge des Niederschlagswassers sei mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen und ggf. in der Kanalanschlussgenehmigung zu regeln.

### **Vortrag b)**

Die OWB bemängelt, das voraussichtlich etwa 26 Monate für die Baumaßnahmen benötigt würden, eine Angabe über die geplante bauzeitliche Einleitung sei aber im Antrag nicht enthalten.

Die stoffliche Qualität des baulichen Abwassers ist nach Auffassung der OWB nicht abschließend betrachtet worden. Stoffliche Belastungen, die sich aus Zusatzstoffen (wie Betonzusätzen) oder aus der Mobilisierung von Schadstoffen (z.B. aus dem langjährigen Bahnbetrieb) durch die Bauarbeiten ergäben, würden im Antrag nicht diskutiert.

Darüber hinaus sei die Neutralisation der Sedimentationsanlage nachgeschaltet und soll mit CO<sub>2</sub> erfolgen. Im Ablauf soll die AFS-Konzentration auf 25 mg/l und der pH-Wert auf 6,5 bis 8,5 begrenzt werden.

### **Gegenäußerung zu a)**

Die VT erwidert, bezüglich des Schwelmestollens sei die Plandarstellung im Entwässerungsplan Blatt 1 falsch. Es erfolge kein Anschluss der geplanten Bahnentwässerung an den Stollen. Der Schwelmestollen werde nicht als Vorflut für die Bahnentwässerung genutzt. Vielmehr erfolge ein Anschluss an die vorhandene Tiefenentwässerung der angrenzenden Strecke (Schacht 6100041). Die Plandarstellung werde korrigiert.

Im Übrigen werde der Schwelmestollen von der Neuplanung in nahezu selber Lage und Höhenlage wie die Bestandsanlage gequert. Aufgrund der großen Tiefenlage des Stollens und der nahezu unveränderten Lage der geplanten Maßnahme würden negative Auswirkungen auf den Stollen ausgeschlossen. Die Anforderungen an die Qualität und Menge des Niederschlagswassers würden mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal abgestimmt und in der weiteren Planung berücksichtigt.

### **Gegenäußerung zu b)**

Die VT erwidert dazu, bezüglich des Schwelmestollens sei die Plandarstellung im Entwässerungsplan falsch. Es erfolge kein Anschluss der geplanten Bahnentwässerung an den Stollen. Der Schwelmestollen werde nicht als Vorflut für die Bahnentwässerung genutzt.

Vielmehr erfolge ein Anschluss an die vorhandene Tiefenentwässerung der angrenzenden Strecke. Die Plandarstellung werde korrigiert.

Die Hinweise zur stofflichen Belastung des abzuführenden Wassers würden zur Kenntnis genommen. Sollten außergewöhnliche stoffliche Belastungen, wie eine besondere Belastung mit Bauchemikalien oder Mineralölen, auftreten, so sei die Einleitung zu stoppen und das belastete Wasser einer geeigneten Behandlung zuzuführen. Grundsätzlich werde die Oberflächengewässerverordnung eingehalten. Sollte die Art der Belastung des Wassers hier wider Erwarten weitere Behandlungsschritte, beispielsweise mittels Aktivkohlefiltration, notwendig machen, würden diese im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Der Hinweis bezüglich der Begrenzung des pH-Werts und der AFS-Konzentration im Ablauf der Anlage werde zur Kenntnis genommen. Da die Einleitung jedoch nicht in den Schwelgestollen, sondern in die Tiefenentwässerung der angrenzenden Bahnstrecke erfolgt, wird die Einhaltung der Maßgaben der Oberflächengewässerverordnung hier von der VT als ausreichend erachtet.

Für die Monitoringergebnisse würden Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde und des Bewirtschaftungsplans 2016-2021 verwendet. Dort stünde nur der 2. und 3. Monitoringzyklus zur Verfügung. Im 4. Monitoringzyklus hätten sich die ökologischen Werte des OWK teils verschlechtert. Da die Baumaßnahme hier keine weitere Verschlechterung des ökologischen Zustandes bewirke, sei eine aktualisierte Betrachtung des 4. Monitoringzyklus aus Sicht der VT nicht nötig. Im Bericht wäre die OFWK ID von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) verwendet worden. Hierbei handele es sich um den gleichen OWK, dieser wurde dort nur anders bezeichnet.

Da sich eine Probenentnahme und dessen Parameterumfang am Baufortschritt und Bauverfahren abhängig ist, würden diese Punkte in der weiteren Planungsphase berücksichtigt. Die regelmäßigen Probenentnahmen sind in der Ausführungsplanung oder während der Bauphase mit der UWB bzw. OWB abzustimmen. Es könne zu diesem Zeitpunkt noch keine Aussage über die Schadstofflast während der Bauphase getroffen werden. Sollten während der Bauphase die Werte der OGewV überschritten werden, werde der Aktivkohlefilter und ggf. weitere Maßnahmen angewendet. Eine Einhaltung der in der OGewV festgesetzten Grenzwerte sei somit sichergestellt.



## **Onlinekonsultation**

Mit Schreiben vom 13.04.2022 teilte die VT dem Dezernat 54 der Bezirksregierung Düsseldorf mit, sie habe die Mail vom 08.03.2022 erhalten und zur Kenntnis genommen. Im Zuge des Deckblattverfahrens würde die Entwässerung in sämtlichen Unterlagen des Antrags korrigiert und vollumfänglich für den Bau und Endzustand beschrieben. Bezüglich der Verwendung von Monitoringdaten verweise sie auf die Erwiderung vom 05.01.2022.

## **Deckblattverfahren**

Im Rahmen des Deckblattverfahrens teilte das Dezernat 54 der Anhörungsbehörde mit, die Antragsunterlagen seien aus Sicht des Teilsachgebiets Gewässergüte geprüft worden. Die Anmerkungen aus den vorherigen Beteiligungen seien in die Antragsunterlagen eingegangen.

Die Entwässerung des Bahnkörpers erfolge über eine Tiefenentwässerung in die Wupper. Nach den Antragsunterlagen werde aktuell in Abstimmung mit der UWB Wuppertal auf eine Behandlung des Niederschlagswassers verzichtet.

Das Dezernat 54 weist darauf hin, dass diese Entscheidung vor dem Hintergrund des aktuellen Bewirtschaftungsplans gut abgewogen und begründet sein solle.

Die folgenden Aspekte sollten aus dortiger Sicht in die Abwägung mit einfließen: Der Wasserkörper der Wupper (DE\_NRW\_2736\_40215) in den die Einleitung erfolge, erreiche aktuell die Bewirtschaftungsziele nach § 27 Abs. 2 WHG nicht. Hier lägen Defizite bei ökologischen Qualitätskomponenten vor, die Wupper sei schadstoffbelastet. Nach dem Beitrag „Hydraulische Berechnung“ sei das Niederschlagswasser zum Teil in die Kategorie III – stark verschmutzt nach dem Trennerlass eingestuft. Als Belastungen würden organische Schadstoffe aber auch Metalle erwartet. Darüber hinaus würden Herbizide zur Behandlung der Gleisanlage eingesetzt. Die Antragstellerin gebe an, dass für den Herbizideinsatz nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne, dass eine gewisse Belastung über die Tiefenentwässerung bis in die Wupper gelange. Sowohl die Belastungen aus der Entwässerung als auch des Herbizideinsatzes könnten negativ auf die Wupper wirken und ggf. eine Erreichung der Ziele insbesondere bei den ökologischen Qualitätskomponenten erschweren. Außerdem sei zu beachten, dass die Wupper als Zielartengewässer für Lachs, Aal und potamodrome Fische ausgewiesen sei und somit höhere Anforderungen an den

Fischschutz zu stellen seien. Die Abwägung hinsichtlich der Abwasserbehandlung sollte auch dieses Thema betrachten.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, der Hinweis werde zur Kenntnis genommen. In diesem Zusammenhang werde auf das aktuelle Regelwerk nach DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 (Stand Oktober 2021) verwiesen. Dort würden nach Anhang A Gleisanlagen mit Schotteroberbau auf freier Strecke mit Belastungskategorie I eingeordnet und nach Tabelle 3 ergebe sich keine Behandlungsbedürftigkeit bei Einleitung in Oberflächengewässer. Dies bestätige die vorgenommene Einschätzung, dass eine Behandlungsbedürftigkeit nicht erforderlich sei.

### **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwidern der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Das Entwässerungskonzept wurde mit der UWB im Rahmen des Anhörungsverfahrens final abgestimmt. Die UWB äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine diesbezüglichen Bedenken mehr.

Laut den vorliegenden Planunterlagen werden anlagenbedingte Niederschlagswässer weder direkt in Oberflächengewässer, noch ins Grundwasser eingeleitet, sondern über zu erneuernde Tiefenentwässerungseinrichtungen der Streckenentwässerung bestehender, benachbarter Bahnanlagen in der Nähe des Westportals, oder direkt der straßenseitigen öffentlichen Regenwasserkanalisation (Nähe Südportal) zugeführt.

Hieraus resultiert somit zunächst kein Tatbestand unmittelbarer anlagenbedingter Gewässerbenutzung gemäß §9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Im Vergleich zum Bestand verändert sich weder die anfallende Niederschlagswassermenge noch die Belastungssituation des anfallenden Niederschlagswassers.

Vorhabenbedingt erfolgt jedenfalls keine Behinderung der Vorgaben der gültigen Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme an Oberflächenwasserkörpern. Eine Verschlechterung des Zustandes einer einzelnen biologischen Qualitätskomponente, der Hilfskomponenten sowie des chemischen Zustandes ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Eine Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers durch das Vorhaben ist ebenso wie erhebliche Schwankungen des Grundwasserspiegels oder Kontaminationen mit Schadstoffen nicht zu erwarten.

Bei Gleisen der freien Strecke mit regelkonformem Schotteraufbau, Planumsschutzschicht und Tiefenentwässerung ist darüber hinaus – sofern kein Herbizideinsatz erfolgt - die Art der zu erwartenden Niederschlagsbelastung als eher gering belastet anzusehen (Kategorie I des Anhangs A des allgemein anerkannten Regelwerks der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V., DWA-A 102-2/BWK-A 3-2). Eine weitgehend schadarme Einleitung in Oberflächengewässer ist damit grundsätzlich ohne Vorbehandlung möglich.

Die Qualität der Belastung aus Niederschlagswässern im Falle einer Ausbringung von PSM (genauer: Herbiziden) ist in diesem Rahmen nicht zu bewerten, da die Verwendung von PSM auf Gleisanlagen grundsätzlich verboten ist, und eine Ausnahmegenehmigung im Bedarfsfall als Teil betrieblicher Instandhaltungsbelange in einem gesonderten Verfahren bei der Wasserbehörde des EBA zu beantragen wäre.

Die genaue Entwässerungssituation der Streckenentwässerungsanlage im Bereich zwischen den Betriebsstellen Wuppertal-Oberbarmen und –Ronsdorf, in die die neue Anlage einleitet, ist derzeit nur unzureichend bekannt. Hinreichend genaue Bestandspläne oder wasserrechtliche Erlaubnisse für wahrscheinliche Einleitungen dieser Gesamtanlage in Oberflächengewässer existieren vorhabenträgerseitig nicht, und sind hier auch nicht aktenkundig.

Im Zuge eines ganzheitlichen Verfahrens soll daher das Entwässerungsgebiet im Bereich der Baumaßnahme und der angrenzenden Streckenabschnitte als Ganzes bis zur Baufertigstellung fachkompetent durch die DB-konzerninterne Projektgruppe „Alte Wasserrechte“ untersucht und bewertet werden.

Dies ist im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zum jetzigen Zeitpunkt aus Gründen der Verhältnismäßigkeit des begrenzten Antragsumfangs gegenüber dem hier notwendigen Aufwand einer „Gesamtschau“ über die Anlagengrenzen hinweg nicht möglich.

Allerdings wurde unter „Wasserwirtschaft und Gewässerschutz“ eine Auflage formuliert, nach der diese Gesamtbestandsermittlung bis zur Baufertigstellung zu erfolgen hat.

Die Thematik wurde mit der Wasserbehörde des EBA und der VT im Nachgang zum Anhörungsverfahren abgestimmt. Gegebenenfalls müssen auch wasserrechtliche Benutzungen beantragt und seitens der Wasserbehörde des EBA geprüft werden.

Zum Thema Herbizideinsatz, bzw. Einsatz von PSM (Oberbegriff) siehe auch die Erläuterungen unter „Umweltverträglichkeitsprüfung“.

Die Umsetzung der Forderungen wird seitens der VT zugesagt.

Weitere Nebenbestimmungen im tenorierenden Teil dieses Beschlusses unter „Wasserwirtschaft und Gewässerschutz“ sollen sicherstellen, dass verbleibende Restrisiken handhabbar werden.

Die Besorgnis der OWB sollte damit beseitigt sein. Die OWB äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine weiteren Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.4 Abellio Rail GmbH (bzw. VIAS Rail GmbH als Sonderrechtsnachfolgerin)**

Die Betreiberin der S-Bahn-Linie 7 trägt vor, der Bahnsteig solle über eine Zuwegung an die Badische Straße angeschlossen werden, wo in unmittelbarer Nähe ein Umstieg vom Schienenpersonenverkehr auf die Busse des Schienenersatzverkehrs (SEV) in Fahrtrichtung Wuppertal-Oberbarmen Bf erfolgen müsse.

Sie fordert daher, der VT die Einrichtung einer Bushaltestelle (ausreichend für einen Gelenkbus) an der Badischen Straße (bergwärts) im Bereich der Zuwegung zum Bahnsteig mit entsprechender Aufstellfläche und Unterstand für die wartenden Fahrgäste aufzuerlegen. Sie gehe davon aus, dass der Bus dort, je nach Fahrplangestaltung, eine längere Wartezeit verbringen müsse. Daher empfehle sie die Einrichtung einer entsprechenden Haltestellenbucht, um den fließenden Individualverkehr auf der Badischen Straße nicht zu beeinträchtigen. Die Mitnutzung der bestehenden Haltestelle „Bockmühlbrücke“ werde nicht für zielführend gehalten.

#### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, die Machbarkeit der Einrichtung einer Bushaltestelle noch planerisch prüfen zu wollen.

#### **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwiderng der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Die geäußerte Forderung nach Änderung der Planung hinsichtlich der Einrichtung einer exklusiven Bushaltestelle für den SEV wird nach hinreichender Würdigung zurückgewiesen (siehe hierzu auch die detaillierteren Ausführungen im Begründungsteil unter „Stadt Wuppertal als TöB“ weiter unten).

Hierzu wurde auch eine Auflage im tenorierenden Teil unter „Straßen, Wege und Zufahrten“ formuliert.

Die Abellio Rail GmbH äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.5 Biologische Station Wuppertal**

##### **Vortrag a)**

Die Biologische Station bittet dringend um eine genauere Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahme (CEF 1) im Rahmen der UVP und der Artenschutzprüfung (ASP):

Diese Maßnahme diene als Ausgleich für die wegfallenden Quartiere im Rahmen des betrachteten Vorhabens, aber nicht für alle derzeit vorhandenen (potenziellen) Fledermausquartiere im Langerfelder Tunnel, für die im Rahmen der späteren Nutzung als Radwegtrasse die Nutzungsbedingungen und ggf. der Ausgleich der vorhandenen fledermausrelevanten Strukturen mit dem späteren Eigentümer noch zu diskutieren sein werden (siehe auch z.B. UVP S. 22, S. 42, S. 52, S. 82).

##### **Gegenäußerung**

Hierzu teilt die VT mit, die dargestellten Ausgleichsmaßnahmen dienen dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der durch die VT im Erläuterungsbericht dargestellten technischen Maßnahmen. Die spätere Nutzung des Langerfelder Tunnels als Radwegtrasse und damit verbundene weitere technische Maßnahmen seien nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme.

##### **Vortrag b)**

Die Biologische Station Wuppertal trägt vor, eine Vergrämung der Tiere im Langerfelder Tunnel solle sich auf die Bereiche beschränken, die von Bauarbeiten betroffen sind. Der Tunnel solle nicht ohne ersichtlichen Grund komplett verschlossen werden. Die dort verbleibenden Quartierstrukturen seien nicht unmittelbar vom Vorhaben betroffen und Tiere daher nicht einem erhöhten Verletzungs- oder Tötungsrisiko ausgesetzt. Daher sei ein kompletter Verschluss des Langerfelder Tunnels nicht gerechtfertigt (siehe auch UVP S. 22, S. 26, S. 82; ASP 5. 22 Maßnahme 003\_VA, S. 28; Unterlage 17.3 VA2). Falls während der Baumaßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung der für Fledermäuse weiterhin nutzbaren

Quartierstrukturen im Langerfelder Tunnel, beispielsweise durch Licht und Baulärm, nicht auszuschließen seien, wären diese Quartierstrukturen im Rahmen der Maßnahmenumsetzung nur reversibel zu verschließen und hinterher wieder zugänglich zu machen. Es wird gebeten, dies entsprechend in Ihre Unterlagen mit aufzunehmen.

### **Gegenäußerung**

Die VT trägt hierzu vor, im Langerfelder Tunnel sei eine Sicherung in den Portalbereichen und den Tunneleingängen mittels Spritzbeton sowie eine Sicherung von Einzelpartien der Tunneldecke mit Spritzbeton und die Sicherung der Decke mittels Drahtnetzes geplant. Des Weiteren erfolge eine Anschüttung am Tunnelboden für die benötigte Rampe der Radwegtrasse.

Mit bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Quartierstrukturen sei damit zu rechnen. Aus diesem Grund erfolge vorgezogen innerhalb der Aktivitätszeit ein Verschluss der Quartierstrukturen, um ein baubedingtes Auslösen von Verbotstatbeständen zu vermeiden. Der Verschluss potenzieller Quartiere könne, sofern diese nicht aus Sicherheitsgründen dauerhaft verschlossen werden müssen, reversibel erfolgen. Die Sicherung der Tunneldecke mittels Drahtnetzes in den nicht mit Spritzbeton zu sichernden Bereichen hat aus Sicherheitsgründen aber auf jeden Fall zu erfolgen.

### **Vortrag c)**

Bei der Wahl des Drahtnetzes, so die Biologische Station Wuppertal, sei zur Sicherung von Bereichen im Langerfelder Tunnel in Abstimmung mit einem Fledermausexperten darauf zu achten, dass die Abstände und das Material eine Nutzung von vorhandenen Spalten durch Fledermäuse weiterhin ermöglichen, sonst seien diese Bereiche als potenzielle Fledermausquartiere entwertet (siehe auch UVP S. 14).

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, die Wahl der Maschenweite sei noch nicht erfolgt. Wahrscheinlich sei, dass zur Sicherung der Decke eine Maschenweite ausreichend wäre, die für die Passierbarkeit durch Fledermäuse keine größere Einschränkung nach sich ziehe. Die Wahl der Maschenweite und der Materialien erfolge im weiteren Planungsverlauf und werde in diesem Zuge mit einem Fledermausexperten abgestimmt.

## **Vortrag d)**

Zudem weist die Biologische Station Wuppertal noch auf formale Aspekte und Ergänzungsbedarf im UVP-Bericht hin.

## **Gegenäußerung**

Die VT hat die Sachverhalte im UVP-Bericht entsprechend ergänzt und verweist auf die beigefügten Anlagen.

## **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwiderung der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Die Besorgnis der Biologischen Station Wuppertal sollte damit beseitigt sein.

Die Biologische Station Wuppertal äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

## **B.4.6.6 BP Europa SE**

Die BP Europa SE als Betreiberin einer Tankstelle fordert, dass ihre Liegenschaft mit in das Beweissicherungsverfahren aufgenommen werde und ggf. auch dementsprechende vorhabenträgerseitige Sicherheitsmaßnahmen vorzunehmen seien.

Eine ggf. erforderliche Gefährdungsbeurteilung vor Ort sei mit den Fachleuten der BP Europa SE abzustimmen. Die Beendigung der Arbeiten bitte Sie der BP anzuzeigen.

## **Gegenäußerung**

Die VT sagt zu, auf eigene Kosten ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Die zu erwartenden baubedingten Erschütterungen würden ordnungsgemäß ermittelt und bewertet. Sie verweist auf die vorliegenden Gutachten zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen, zu Erschütterungsimmissionen durch den Sprengvortrieb, sowie auf das Gutachten zu Erschütterungsimmissionen durch den Baubetrieb.

## **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Umsetzung der Forderung wird seitens der VT zugesagt.

Darüber hinaus wurden Auflagen im tenorierenden Teil unter „Nebenbestimmungen“ formuliert. Die Besorgnis der BP Europa SE sollte damit beseitigt sein.

Die BP Europa SE äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.7 Geologischer Dienst NRW**

Der Geologische Dienst NRW weist darauf hin, dass aufgrund der Randbedingungen vor Ort eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers bestehe. Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Grundwassers seien gänzlich zu vermeiden oder zu vermindern.

Der Geologische Dienst NRW weist außerdem darauf hin, dass für Bauwerke, bei deren Versagen durch Erdbebenwirkungen sekundäre Gefährdungen auftreten können, höhere Gefährdungsniveaus anhand einschlägiger Regelwerke zu berücksichtigen seien. Gegebenenfalls seien in diesem Fall standortbezogene Seismologische Gutachten einzuholen.

#### **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Beachtung der Hinweise und eine ggf. erforderliche Umsetzung (zu b) wird seitens der VT zugesagt.

Der Geologische Dienst NRW äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.8 LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland**

##### **Vortrag a)**

Der LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland trägt vor, dass im Vorhabenbereich dem Auftreten von Fossilien zu rechnen sei (u.a. Stomatoporen). Für den Eingriffsbereich bestehe eine konkrete Befunderwartung.

Es sei davon auszugehen, dass diese fossilführenden Schichten im Zuge der Planrealisierung aufgeschlossen und beeinträchtigt würden. Dies seien Bodendenkmäler im Sinne des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes, und seien bei öffentlichen



Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Dies gelte unabhängig von der Eintragung in die Denkmalliste auch für vermutete Bodendenkmäler.

### **Vortrag b)**

Weiterhin bemängelt der LVR, dass der UVP-Bericht die Betroffenheit des Bodendenkmals unzureichend beschrieben sei, und deshalb entsprechend anzupassen sei.

### **Gegenäußerung**

Die VT nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Er sei aus Sicht der VT aber nicht zutreffend und werde daher im weiteren Verfahren nicht umgesetzt, weil eine Berücksichtigung der Belange der Bodendenkmalpflege im UVP-Bericht bereits erfolge. Die aufgeführte Textpassage bezüglich des außerhalb des Wirkungsbereichs der Maßnahme befindlichen Bodendenkmals beziehe sich auf die im UVP-Bericht auf Seite 101 aufgeführte Burg Beyenburg. Das hier in Rede stehende vermutete Bodendenkmal würde im UVP-Bericht und auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) berücksichtigt.

### **Vortrag c)**

Das LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland trägt vor weiter, § 29 Abs. 1 DSchG NRW begründe eine Pflicht des Eingriffsverursachers hinsichtlich der Untersuchung und der entsprechenden Kostentragung auch für vermutete Bodendenkmäler. Im Falle der Veränderung oder Beseitigung eines eingetragenen oder vermuteten Bodendenkmals habe der Veranlasser die wissenschaftliche Untersuchung, Bergung und Dokumentation sicherzustellen und die Kosten im Rahmen des Zumutbaren dafür zu tragen.

Eine Ausräumung der entgegenstehenden bodendenkmalpflegerischen Bedenken sei nur durch Aufnahme einer Nebenbestimmung möglich. Deshalb werde gebeten, auf der Grundlage des § 29 Abs. 1 DSchG NRW sicherzustellen, dass auf Veranlassung und Kosten des Vorhabenträgers sämtliche Erdarbeiten im Bereich des vermuteten Bodendenkmals ausschließlich unter Fachaufsicht von paläontologisch geschultem Personal durchgeführt und die fachgerechte paläontologische Untersuchung, Bergung und Dokumentation von Funden und Befunden auf Veranlassung und Kosten des Vorhabenträgers nach Maßgabe einer Erlaubnis nach § 13 (Anm.: gemeint ist vermutlich § 15) DSchG durchgeführt werden.

Der LVR fordert weiterhin die Aufnahme von Nebenbestimmungen.

## **Gegenäußerung**

Die VT nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Sie macht darauf aufmerksam, dass die durch die vom Einwender benannten Pflichten im UVP-Bericht berücksichtigt und dargelegt würden. Diese würden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt, die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

## **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwiderung der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Weitere Forderungen münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter „Denkmalschutz“. Die Besorgnis des LVR sollte damit beseitigt sein.

Der LVR äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

### **B.4.6.9 Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH (RSE)**

Die Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH ist die bezüglich der südlich der Baugrenze angeschlossenen Strecke 2703 nach § 6 AEG zugelassene nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmerin. Sie strebt dem Vernehen nach eine Inbetriebnahme der Strecke nach erfolgten Streckeninstandsetzungsarbeiten und die Durchführung touristischen Personenverkehrs z. B. durch den Rauenthaler Tunnel bis nach Wuppertal-Oberbarmen noch im Jahr 2022 an.

Die RSE trägt betriebswirtschaftliche Bedenken hinsichtlich der Dauer der Sperrung vor. Insbesondere sei die geplante Länge der Sperrzeit im Rahmen des Bauvorhabens nicht akzeptabel. Aus sich der RSE seien bei der Variantenuntersuchung und -bewertung die Belange des anschließenden Eisenbahninfrastruktur-, sowie des Eisenbahnverkehrsunternehmens und deren Kunden nicht ausreichend berücksichtigt.

## **Gegenäußerung**

Die VT nimmt den Einwand zur Kenntnis; er sei aus ihrer Sicht aber nicht berechtigt. Es folgt eine Begründung zur getroffenen Variantenentscheidung.

## **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Variantenentscheidung ist zunächst nicht zu beanstanden (siehe hierzu auch die Ausführungen unter „Variantenentscheidung“).

Die Forderung der RSE ist zugleich als privatrechtliche Einwendung zu werten, und zielt indirekt auf die Pflicht der Planfeststellungsbehörde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Satz 2 VwVfG ab, dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf ihre Rechte erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Betriebsaufnahme der angeschlossenen Strecke – und damit verbunden mögliche gewerbliche Einnahmen aus der Durchführung von Schienenverkehrsleistungen - bedingt zunächst eine zunächst mängelfreie technische Anlage und weiterhin die hierauf basierende entsprechende Erlaubnis gemäß § 7 AEG. Laut Auskunft der Landeseisenbahn NRW, Köln, vom 30.08.2022, die nach Abschluss des Anhörungsverfahrens eingeholt wurde, liegen beide Voraussetzungen bislang nicht vor.

Die Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Satz 2 VwVfG setzen nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer voraus. Die von der Einwenderin befürchteten Erschwernisse und Umsatzeinbußen begründen aber schon deshalb keine Rechtsbeeinträchtigung im Sinne dieser Bestimmungen, insbesondere nicht des Eigentumsgrundrechts nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, da ein „engerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb“ bislang erst gar nicht vorliegt. Bloße zukünftig erwartete Umsatz- und Gewinnchancen sind in diesem Rahmen gesetzlich nicht geschützt.

Auch wenn de facto ein eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb vorläge, ließe sich nicht zwingend ein Recht auf bestmögliche Nutzung der Anlage ableiten. Eine durch die Baumaßnahme indirekt bedingte Verschlechterung der Verwertungsaussichten des Streckenbetriebs bis nach Wuppertal-Oberbarmen wäre dementsprechend vermutlich hinzunehmen. Eine diesbezügliche Entscheidung ist allerdings im Rahmen dieser Entscheidung auch nicht erforderlich und kann dahinstehen.

Die Forderungen der RSE münden zum Teil auch in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter“.

Die RSE äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine anderweitigen Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.10 Stadt Wuppertal – Ressort Stadtentwicklung und Städtebau**

##### **Vortrag a)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, dass sie aufgrund der kurzen Beteiligungsfrist und der unzureichenden bautechnischen Planunterlagen hinsichtlich der Beurteilung sicherer Sprengarbeiten keine abschließende Beurteilung abgeben könne.

##### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, dass bei dem vorliegenden Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei. Die Einwendungsfrist ende daher in der Regel einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist und ist daher regelkonform.

Aus der Sicht der VT seien die eingereichten Unterlagen vollständig.

##### **Vortrag b)**

Die Stadt Wuppertal bittet darum, bereits vor Beginn der Beweisaufnahme für die betroffenen Straßen beteiligt zu werden.

##### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert hierzu, sie werde vor Aufnahme der Bautätigkeit gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger den Zustand der Straßen dokumentieren. Das öffentliche Straßennetz, an welches die Baustraße angebunden sei, werde im Rahmen des Gemeingebrauchs zur Erreichung der Baustraße genutzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde der festgestellte ursprüngliche Zustand wiederhergestellt, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen seien.

### **Vortrag c)**

Außerdem trägt die Stadt Wuppertal vor, dass eine vertragliche Vereinbarung über die unentgeltliche Nutzung des Ringofens mit dem Gebäudemanagement der Stadt Wuppertal, abzuschließen sei. Der Vertragsinhalt sei vor dem Erörterungstermin abzustimmen.

### **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwiderungen der VT sind insgesamt nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Die Umsetzung der Forderungen (zu b und c) wird seitens der VT zugesagt.

Einzelne Forderungen münden zudem in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter dem Kapitel „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter“. Die Besorgnis der Stadt Wuppertal - Ressort Stadtentwicklung und Städtebau - sollte damit beseitigt sein.

Die Stadt Wuppertal, Ressort Stadtentwicklung und Städtebau, äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine weiteren Bedenken gegen das Vorhaben.

### **B.4.6.11 Stadt Wuppertal als TöB**

#### **Vortrag a)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, dass für die geplante zukünftige Radtrasse im jetzigen Langerfelder Tunnel die Durchführung von Teilbaumaßnahmen durch die VT im Zuge der Tunnelerneuerung des Rauenthaler Tunnels erfolgen. Dies umfasse die Anschüttung von Ausbruchsmaterial in Form einer Rampe vom Nordportal des Langerfelder Tunnels in Richtung Spitzenstraße, um die spätere Radtrasse dort anbinden zu können.

Hierzu wird gefordert, die Eingriffsbilanzierung und Kompensationsermittlung auch auf diese Maßnahmen auszudehnen, da diese auch für die Ausbaumaßnahmen der Bahn erforderlich seien (Baustellenzufahrt, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen für den Aushub). Eine nachgelagerte Eingriffsermittlung wäre aus dortiger Sicht nicht zulässig, da die Baumaßnahmen und damit Eingriffe bereits im Rahmen der Tunnelerneuerung durchgeführt würden und somit auch eine unmittelbare Kompensationspflicht bestehe. Die VT solle deshalb der Stadt Wuppertal vor dem Erörterungstermin eine aktualisierte

Eingriffsbilanzierung und Kompensationsermittlung vorlegen, die dann Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses werde.

### **Gegenäußerung**

Die VT führt aus, dass alle erforderlichen Flächen bilanztechnisch berücksichtigt seien.

Die vorgesehene Rampe am Nordportal bedingte wegen der hauptsächlich Inanspruchnahme des stillgelegten Gleises und der beidseitigen Spritzbetonwände keinen kompensationspflichtigen Eingriff in Natur und Landschaft. Das Gegenteil wäre der Fall. Unabhängig von der weiteren sinnvollen Nutzung als Radweg würde sich durch freie Sukzession innerhalb von 10 -15 Jahren ein ökologisch wertvoller Ruderal- und Gehölzbestand entwickeln, der den Eingriff in den Gehölzbestand oberhalb des Steilhanges mit einem Kompensationsüberschuss ausgleicht. Die später seitens der Stadt Wuppertal vorgesehene dauerhafte Versiegelung der Rampe im Hinblick auf den Radwegausbau ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Dieser Eingriff müsste im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung ggf. in einem gesonderten Genehmigungsverfahren erfolgen.

### **Vortrag b)**

Die Stadt Wuppertal trägt ferner vor, die im LBP aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen seien entsprechend durchzuführen und durch die Ökologische Baubegleitung (VA3) zu dokumentieren und der UNB zur Kenntnis zu übermitteln.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt würden. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

### **Vortrag c)**

Die Stadt Wuppertal trägt auch vor, dass - mangels geeigneter Kompensationsmöglichkeiten im Naturraum - die Untere Naturschutzbehörde einer Kompensation in Form eines Ersatzgeldes grundsätzlich zustimme. Allerdings sei noch das zusätzlich durch die Forderung unter Punkt 1.1 b) entstehende Ersatzgeld zu ermitteln und auf die bisher ermittelte Summe zu addieren.

### **Vortrag d)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, das artenschutzrechtliche Konzept sei mit der UNB teilweise vorabgestimmt. Die naturschutzfachlichen Anregungen aus dem Scoping-Verfahren wären nicht vollständig umgesetzt.

Diese Angaben seien zu ergänzen und der UNB vor dem Erörterungstermin zur Abstimmung vorzulegen. Alternativ könne in Betracht gezogen werden, eine entsprechende Nebenbestimmung mit der Verpflichtung zur Abstimmung mit der UNB in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, die bautechnische Konkretisierung der Ersatzquartiere erfolge im Rahmen der Ausführungsplanung. Das Ersatzhabitat am Westportal sei als reines Sommerquartier geplant. Im Rahmen eines Monitorings mit Dataloggern würden nach bautechnischer Fertigstellung des Bauwerks die Parameter Luftfeuchtigkeit und Temperatur überprüft und falls nötig Nachbesserungen vorgenommen. Die Strukturierung der Innenwände/ Schaffung von Hangplätzen erfolge durch Aufhängen von Fledermauskästen und/oder Fledermausbetten, die Anzahl werde im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Die Größe des Ersatzhabitats am Westportal sei mit einer Fläche von ca. 10 m<sup>2</sup> und einer Wandstärke von ca. 0,4 m bzw. 0,5 m geplant. Die Höhe der Kammer betrage ca. 4 m und das Volumen ca. 40 m<sup>3</sup>. Ein Notdurchlass für Kleintiere werde in der Ausführungsplanung vorgesehen. Ein Kontakt mit natürlichem Fels sei bautechnisch nicht möglich. Die bauzeitlich freigelegten Felsflächen müssten aufgrund ihrer fehlenden Standsicherheit bereits im Bauzustand mit Spritzbeton und Ankern gesichert werden, Portal und Sommerquartier bildeten eigenständige Bauwerke vor diesem gesicherten Bereich.

### **Vortrag e)**

Analog zu dem geplanten Fledermausquartier an der Nordseite des neuen Tunnelportals werde in der Stellungnahme zum Scoping von der UNB ein zusätzliches Quartier an der Südseite des Portals angeregt, um unterschiedliche klimatische Verhältnisse anzubieten.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, aus bautechnischen Gründen sei es nicht möglich am Südportal ein Fledermausquartier zu integrieren. Zusätzlich zum Quartier am Westportal erfolge die CEF-Maßnahme zur Aufwertung des Ringofens. Das vor der Planungsänderung vorgesehene Fledermausquartier im Langerfelder Tunnel könne mit der Aufrechterhaltung des Langerfelder Tunnels für eine Nutzung als Radweg nicht mehr realisiert werden. Stattdessen erfolge die Aufwertung des Ringofens Klippe zu einem Fledermaussommer- und Winterquartier.

### **Vortrag f)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, in Bezug auf die CEF-Maßnahme „Umbau Ziegelringofen Klippe“ sowie die zusätzlichen Quartiere an den neuen Tunnelportalen seien die grundsätzlichen Planungen noch im Rahmen einer Ausführungsplanung zu konkretisieren.

### **Gegenäußerung**

Die bautechnische Konkretisierung der Ersatzquartiere erfolge laut VT im Rahmen der Ausführungsplanung.

### **Vortrag g)**

Die Stadt Wuppertal fordert, der VT solle im Planfeststellungsbeschluss auferlegt werden, alle Vergrämuungsmaßnahmen durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren und der UNB zur Kenntnis zu übermitteln.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt würden. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

### **Vortrag h)**

Die Stadt Wuppertal fordert, der VT solle im Planfeststellungsbeschluss auferlegt werden, zur Beweisführung der Quartiereignung nach der Umsetzung für alle Quartiere ein Monitoring bzgl. Mikroklima durchzuführen, das die Schwankungen insbesondere bzgl.



Temperatur und Feuchtigkeit über ein gesamtes Jahr abbilde und somit die Möglichkeit zur Nachjustierung biete.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt würden. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten. Das Monitoring werde mit der Stadt Wuppertal abgestimmt.

### **Vortrag i)**

Die UNB der Stadt Wuppertal formuliert außerdem Auflagen, die in den Beschluss übernommen werden sollen.

### **Vortrag j)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, mangels geeigneter Standorte in der Umgebung stimme die UNB der geplanten Kompensation in Form eines Ersatzgeldes grundsätzlich zu. Spätestens einen Monat nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses seien die Zahlungsmodalitäten mit der UNB abzustimmen. Der in den Antragsunterlagen nicht berücksichtigte Eingriff durch die Vorbereitung der Rampe für die spätere Radtrasse sei dabei auf die bisher ermittelte Summe zu addieren.

### **Gegenäußerung**

Die VT antwortet hierzu, sie werde die Forderung umsetzen. Da der Forderung der Stadt Wuppertal, die Eingriffsbilanzierung auf die Teilbaumaßnahmen für die zukünftige "Langerfelder Trasse" auszudehnen, wie oben beschrieben nicht nachgekommen werde, da diese Maßnahmen bereits in der bestehenden Eingriffsbilanzierung enthalten seien, sei eine weitere Ermittlung und Zahlung von Ersatzgeld, die sich daraus ergäbe, nicht erforderlich.

### **Vortrag k)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, die südlichen Portale des Rauenthaler und des Langerfelder Tunnels würden sich durch die neue Radtrasse prägend auf das Ortsbild auswirken. Dies erfordere ein gehobenes Mindestmaß an gestalterischer Qualität. Die Stadt Wuppertal regt deshalb an, die geplanten Portale zumindest mittels einer Verblendschale aus Sandstein gestalterisch aufzuwerten.

## **Gegenäußerung**

Die VT erwidert, die Forderung der Einwenderin, die geplanten Südportale des Rauenthaler Tunnels und Langerfelder Tunnels mit einer Verblendschale aus Sandstein gestalterisch aufzuwerten, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen.

Die Einrichtung der Radtrasse im Bereich des südlichen Voreinschnitts sowie im Langerfelder Tunnel, sowie die baulichen Maßnahmen, die für die Nutzung des Bauwerks "Langerfelder Tunnel" für den Radverkehr erforderlich wären, seien kein Teil der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beschriebenen Maßnahmen. Gestalterische Maßnahmen seien in diesem Bereich mit dem entsprechenden Vorhabenträger abzustimmen. Die Ausbildung einer Verblendschale aus Sandstein am südlichen Portalbauwerk des Rauenthaler Tunnels werde weder in den anerkannten Regeln der Technik empfohlen, noch aus denkmalrechtlicher Sicht oder aus Sicht der VT für die Einrichtung der Radwegtrasse gefordert. Sie würde zu höheren Baukosten führen und die Begutachtung, Wartung und Instandhaltung des Bauwerks wesentlich erschweren.

## **Vortrag I)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, dass in den Planunterlagen eine vollständige Darstellung aller betroffenen Gewässer fehle.

Die Stellungnahme hinsichtlich der Belange des Gewässerschutzes erfolge deshalb vorbehaltlich neuer Erkenntnisse, die sich aus der genauen Lage der Gewässer ergeben könnten. Die Planunterlagen sollten entsprechend ergänzt und der Unteren Wasserbehörde (UWB) der Stadt Wuppertal rechtzeitig vor dem Erörterungstermin zur Verfügung gestellt werden, damit die Stellungnahme ggf. präzisiert werden könne. Da nur unvollständige Erkenntnisse zum genauen Verlauf und Zustand des verrohrten Gewässers „Leibuschsiefen“ vorlägen, müssen zuvor entsprechende Erkundungen durchgeführt werden.

## **Gegenäußerung**

Die genaue Lage des Gewässers "Leibuschsiefen", so die VT, werde derzeit durch ein Vermessungsbüro in Lage und Höhe bestimmt und in die Planunterlagen eingearbeitet. Die Planunterlagen würden der Stadt Wuppertal nach Fertigstellung zur Information vorgelegt.

Bezüglich des Schwelgestollens sei die Plandarstellung im Entwässerungsplan Blatt 1 nicht korrekt. Es erfolge kein Anschluss der geplanten Bahnentwässerung an den Stollen. Der Schwelgestollen werde nicht als Vorflut für die Bahnentwässerung genutzt. Vielmehr erfolge ein Anschluss an die vorhandene Tiefenentwässerung der angrenzenden Strecke.

Im Übrigen werde der Schwelgestollen von der Neuplanung in nahezu selber Lage und Höhenlage wie die Bestandsanlage gequert. Aufgrund der großen Tiefenlage des Stollens und der nahezu unveränderten Lage der geplanten Maßnahme seien negative Auswirkungen auf den Stollen ausgeschlossen.

### **Vortrag m)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, um festzustellen, ob infolge der Herrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche und des Neubaus der Tiefenentwässerung sowie weiterer baulicher Maßnahmen am Gewässer keine negativen Auswirkungen auf die Gewässer bzw. die Gewässerverrohrungen zu befürchten seien, müssten die Lage und der Zustand der Gewässerverrohrungen bekannt sein. Darüber hinaus bedürfe die geplante temporäre Überbauung des Gewässers „Leibuschsiefen“ während der Bauzeit nach § 22 Abs. 2 Nr. 2 LWG NW einer gesonderten Zulassung im Planfeststellungsbeschluss. Die Zulassung habe im Einvernehmen mit der UWB zu erfolgen.

Aufgrund unvollständiger Erkenntnisse zu Lage und Zustand der Gewässerverrohrungen sowie teils fehlender Darstellungen der Gewässer in den Planunterlagen sei seitens der UWB derzeit weder eine abschließende Stellungnahme noch die Formulierung von Auflagen, und demzufolge auch keine Zustimmung zur (temporären) Überbauung des Leibuschsiefen möglich.

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse sei zu vermuten, dass vor Baubeginn oder im Zuge der Baumaßnahme zusätzlich eine (Teil-)Sanierung der Gewässerverrohrung des Leibuschsiefen erfolgen müsse. Maßnahmen, die während der Bauzeit ein „direktes Überfahren der Gewässerverrohrung... unterbinden (Überschüttung, Baggermatten etc.)“, würden begrüßt.

Außerdem solle geprüft werden, ob Teile der Baustelleneinrichtungsflächen aus dem statischen Einflussbereich der Gewässerverrohrung herausgenommen werden könnten.

## **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, die genaue Lage des Leibuschsiefen werde derzeit durch ein Vermessungsbüro in Lage und Höhe bestimmt und in die Planunterlagen eingearbeitet. Die Planunterlagen würden nach Fertigstellung der Stadt Wuppertal zur Information vorgelegt. Die zwischenzeitlich vorliegenden Erkenntnisse über die Lage der Leitung stellten sicher, dass diese weit außerhalb der Bahnanlagen liege. Lediglich eine geplante BE-Fläche liege im Einflussbereich der Leitung. Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zum Schutz der Leitung, insbesondere die gewünschte Prüfung, ob Teile der Baustelleneinrichtungsfläche aus dem statischen Einflussbereich der Verrohrung herausgenommen werden könnten, würden nach Vorliegen der Vermessungsunterlagen geprüft.

## **Vortrag n)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, die im Endzustand dauerhafte Einleitung von Niederschlags- und Bergwasser in das Gewässer „Schwelmestollen“ erfolge für das Entwässerungssystem West (km 0.532 bis km 0.726) ohne zusätzliche Behandlungsmaßnahmen. Sofern sich zukünftig keine Alternativen zum Einsatz von Herbiziden ergeben würden, könne unter Berücksichtigung des Standes der Technik ggf. das Nachrüsten einer Regenwasserbehandlung erforderlich werden. Der Einsatz von Herbiziden sei auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Im Gegensatz dazu könne das während der bauzeitlichen Entwässerung im Tunnel und in den Voreinschnitten anfallende Niederschlags- und Bergwasser insbesondere wegen der zeitweiligen Anker- und Spritzbetonarbeiten nur vorbehandelt (über Absetzeinrichtungen und eine Neutralisationsanlage) in das Gewässer „Schwelmestollen“ eingeleitet werden. Entgegen der vorgesehenen Begrenzung des pH-Wertes im Ablauf auf 6,5 - 10 sei gemäß Oberflächengewässerverordnung ein pH-Wert von 7 - 8,5 vor der Einleitung in den Schwelmestollen einzuhalten. Außerdem seien die Trübstoffe so zu reduzieren, dass eine Beeinträchtigung insbesondere für den nachfolgenden Hauptvorfluter „Wupper“ als Lachslaichgewässer ausgeschlossen sei. Könne der pH-Grenzwert nicht eingehalten oder eine ausreichende Trübstoff Elimination nicht sichergestellt werden, sei das Abwasser in Abstimmung mit dem Kanalnetzbetreiber dem nächstgelegenen öffentlichen „S-Kanal“ zuzuführen oder anderweitig ordnungsgemäß zu entsorgen.

Das einzuleitende Wasser sei hinsichtlich der vorgenannten Parameter regelmäßig zu überwachen. Ferner werde darauf hingewiesen, dass die Errichtung und der Betrieb der

temporären Abwasserbehandlungsanlagen nach § 57 Abs. 2 LWG NRW möglicherweise der Genehmigung bedürften. Nähere Informationen zu den Anlagen liegen den Planfeststellungsunterlagen nicht bei und können daher nicht beurteilt werden.

Für das o.g. Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden sei, werde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so dass die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis entscheide. Bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden sei die Entscheidung im Benehmen mit der UWB zu treffen. Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Stoffen in ein Gewässer dürfe nur erteilt werden, wenn die Anforderung des § 57 WHG eingehalten würde. Insbesondere die Erteilung der temporären Einleiterlaubnis in den Schwelmestollen während der Bauzeit sei somit zwingend an die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit der Behandlungsanlagen zu binden. Ein Detailplan der neuen Einleitungsstelle in den verrohrten Schwelmestollen liege den Planfeststellungsunterlagen nicht bei. Hinsichtlich des baulichen Eingriffs in die Gewässerverrohrung habe zuvor eine Abstimmung mit dem Anlageneigentümer der Gewässerverrohrung und dem Gewässerunterhaltungspflichtigen zu erfolgen. Sofern o.g. Punkte berücksichtigt würden, könne seitens der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal der temporären Einleitung von behandlungspflichtigem und der dauerhaften Einleitung von Niederschlags- und Bergwasser in das Gewässer „Schwelmestollen“ zugestimmt werden.

### **Gegenäußerung**

Dazu erwidert die VT, bezüglich des Schwelmestollens sei die Plandarstellung im Entwässerungsplan Blatt 1 nicht korrekt. Es erfolge kein Anschluss der geplanten Bahnentwässerung an den Stollen. Der Schwelmestollen werde nicht als Vorflut für die Bahnentwässerung genutzt. Die Entwässerung der Gleise nordwestlich des Tunnels erfolge in das bestehende Entwässerungsnetz der Bahn und nicht in den Schwelmestollen.

Die Anforderungen der bauzeitlichen Einleitung würden in der Ausschreibung entsprechend den Forderungen der Wasserbehörde ausgeschrieben.

### **Vortrag o)**

Die UWB der Stadt Wuppertal bittet außerdem um Aufnahme von Auflagen und Hinweisen in den Planfeststellungsbeschluss.

## **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, mit den bekannten mechanischen Reinigungsanlagen ließen sich die Herbizide nicht wirksam aus dem Abwasser entfernen, biologische Reinigungsanlagen und das Durchfließen von belebten Bodenzonen ließen sich aufgrund des Platzdargebotes und der Tiefenlage der Streckenentwässerung nicht wirtschaftlich realisieren. Bei der DB Netz AG würden zurzeit Forschungsvorhaben durchgeführt, die Zukunftsperspektiven ohne Glyphosateinsatz untersuchten (z.B. UV-Licht, Wasserdampf etc.). Auf diesem Hintergrund wäre bei einer Abstimmungsbesprechung am 16.01.2020 bei der Stadt Wuppertal festgelegt worden (vgl. Planunterlage X.8.4.2), unter dem Vorbehalt von Kontrollmessungen am Übergabepunkt in die Kanalisation vorerst auf eine weitergehende Abwasserbehandlung zu verzichten.

Die Hinweise und Auflagen würden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorschriften werden eingehalten.

## **Vortrag p)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, dass ein Abgleich mit dem Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten mit dem Bereich der eigentlichen Bodeneingriffe und Felsarbeiten ergeben habe, dass sich im Bereich oberhalb des Westportals des Rauenthaler Tunnels eine altlastverdächtige Fläche (Altablagerung, ehemaliger Steinbruch, verfüllt) befinde, die im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten der Stadt Wuppertal unter der Erhebungsnummer 8682A013 geführt werde. Zu dieser Fläche lägen keine Untersuchungen oder weiteren Erkenntnisse vor.

Die UBB fordert außerdem die Aufnahme von Auflagen und Hinweisen in den Planfeststellungsbeschluss.

## **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, die genannte Altlast wäre bei Kleinrammbohrungen im Oktober 2017 vermutlich nur in KRB 3 angetroffen worden (siehe geo- und tunnelbautechnisches Gutachten). Bis in eine Tiefe von 1,40 m u. GOK wäre in der KRB 3 ein Kies-Sand-Gemisch aus Kalkstein-, Beton- und Ziegelbruch angetroffen worden. Das Material wäre nach LAGA Boden beprobt worden. Das in der Mischprobe aus KRB2 und KRB3 einstufigsrelevante Cadmium sei deutlich erhöht (>Z2). Cadmium wäre jedoch auch in anderen Proben aus dem

Tunnel festgestellt worden. Schwermetalle wie Cadmium seien im Vergleich zum Kalk verwitterungsresistenter, zudem bestehe ein pH-Wert von  $> 7$ , sodass Schwermetalle eher weniger gelöst würden, sondern sogar eher ausfielen. Daher könne davon ausgegangen werden, dass das Cadmium natürlich, also geogen im Gestein (Kalkstein, besonders in Karstfüllungen), vorliege. Im Zuge der Ausschreibung seien entsprechende Mengen für Beprobung und Entsorgung von möglichen Aushubmassen der Altlasten-Verdachtsfläche zu berücksichtigen.

Die Auflagen und Hinweise würden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

#### **Vortrag q)**

Die Feuerwehr der Stadt Wuppertal trägt vor, gegen das Bauvorhaben bestünden unter Berücksichtigung der Ausführungen aus dem Erläuterungsbericht keine brandschutztechnischen Bedenken. Die verschiedenen Bauphasen hätten jedoch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Baustelle. Hier müssten auch während der Bauzeit die Schutzziele (z.B. Erreichbarkeit des Baufeldes für Feuerwehr und Rettungsdienst) gewährleistet sein.

Die Feuerwehr bittet daher um Aufnahme einer Auflage in den Planfeststellungsbeschluss.

#### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, dass die Hinweise zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt würden. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten.

#### **Vortrag r)**

Die Stadt Wuppertal trägt außerdem vor, dass hinsichtlich der Einrichtung des geplanten Schienenersatzverkehrs (SEV) zwingend zu beachten sei, dass ein längeres Halten für Pausen- oder Wartezeiten der SEV-Fahrzeuge auf der Badischen Straße nicht möglich ist. Sollte dennoch ein Halt an der Badischen Straße für den reinen Fahrgastwechsel in Betracht gezogen werden, werde die nach Norden führende Straßenseite für die Einrichtung einer SEV Haltestelle präferiert, da so keine Querung der Badischen Straße beim Fahrgastwechsel notwendig sei. Auf Grund des langen Zeitraumes des SEVs müsse bei der

Einrichtung einer SEV-Haltestelle unbedingt auf die Barrierefreiheit geachtet werden. Hierzu zählten unter anderem die Zuwegung, die Bordhöhe, die Durchgangsbreite und taktile Leitelemente.

Deshalb sei eine detaillierte Abstimmung des SEV mit der Verkehrsbehörde der Stadt Wuppertal durchzuführen. Alternativ ist eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Darüber bitte die Straßenverkehrsbehörde um Aufnahme weiterer Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert hierzu, die Machbarkeit der Einrichtung einer Bushaltebucht mit barrierefreier Bushaltestelle müsse planerisch geprüft werden. Für die Bushaltebucht müsse in die bestehenden Kleingärten eingegriffen werden. Hierzu sei eine Vermessung erforderlich. Die Planung und Vermessung würden veranlasst und das Ergebnis im Nachgang zur Gegenäußerung bekanntgegeben.

### **Vortrag s)**

Die Stadt Wuppertal trägt vor, sie plane die Errichtung einer Gesamtschule an einem Standort an der Straße Bockmühle in fußläufiger Entfernung von ca. 500 m zum geplanten temporären Bahnsteig. Im Rahmen des Projekts „Kapazitätsoffensive Bahnhöfe“ von der DB und dem Land NRW werde gegenwärtig untersucht, ob ergänzend zu den geplanten Haltepunkten Solingen-Meigen bzw. Remscheid-Honsberg auch die Errichtung eines Haltepunktes Badische Straße möglich sei. Das Fahrgastpotenzial, das sich insgesamt ergeben könnte, sei bei den bisherigen Planungen nicht berücksichtigt worden. Es wäre daher ggf. sinnvoll, bei der Einrichtung des temporären Bahnsteigs die Voraussetzungen für einen späteren dauerhaften S-Bahn-Haltepunkt zu berücksichtigen.

### **Gegenäußerung**

Die VT erwidert dazu, der vorgetragene Einwand betreffe nicht das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren. Eine Erwiderng sei daher nicht erforderlich.



## **Onlinekonsultation**

Im Rahmen der Onlinekonsultation hat sich die Stadt Wuppertal mit Schreiben vom 18.03.2022 erneut zum Vorhaben geäußert. Darauf hat die VT mit Rückschreiben vom 13.04.2022 geantwortet und den Erhalt des Schreibens sowie die Kenntnisnahme bestätigt

## **Deckblattverfahren**

Im Rahmen des ersten Deckblattverfahrens trägt die UWB der Stadt Wuppertal vor, dass sie auf den Verzicht auf die Einleitung in den Schwelmestollen befürworte. Die geänderten Planunterlagen wiesen jedoch insofern einen Widerspruch auf, dass im wasserrechtlichen Fachbeitrag auf die Einrichtung der pH-Neutralisationsanlage gestrichen worden sei, während sie in der Planunterlage 19.3.1 unverändert enthalten sei. Die UWB trägt außerdem vor, dass die Planung nun vorsehe, dass die Entwässerung stattdessen an die bahneigene Streckenentwässerung der Strecke 2525 erfolgen solle. Da der UWB nicht bekannt ist, wohin diese bahneigene Entwässerung führt, sei die Beibehaltung der pH-Neutralisationsanlage mit entsprechenden Auflagen zur Beprobung weiterhin unverzichtbar.

## **Gegenäußerung**

Die VT erwidert hierzu, der Hinweis werde zur Kenntnis genommen. Der dargestellte Widerspruch existiere aus Sicht der VT nicht. Wie die Einwenderin darlege, sei die bauzeitliche pH-Neutralisationsanlage weiterhin vorgesehen. Auch im wasserrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 20) werde diese mehrfach beschrieben.

## **Bewertung, Entscheidung und Begründung**

Die Erwidierungen der VT sind nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Im Bereich der Lichtsignalanlagen 463 (Bockmühlbrücke / Rauenthal / Öhder Str.) und 464 (Langerfelder Str. / Badische Str.) würden laut der Aussage der VT keine Eingriffe in Form von Tiefbauarbeiten durchgeführt. Eine Betroffenheit der Anlagen ist demnach zurzeit nicht festzustellen.

Die potenziell verunreinigten bauzeitlichen Wässer werden innerhalb des Tunnels sowie an den Anschlagwänden des Süd- und Westportals gefasst, und einer Behandlungsanlage am Westportal des Tunnels zugeführt, bevor sie an die Entwässerungsanlage des Bahnkörpers übergeben werden. Quantitativ betrachtet sind die hierbei anfallenden Mengen eher gering.

Nach Abstimmung mit der Wasserbehörde des EBA im Nachgang zum Anhörungsverfahren kann daher auf die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung der Bauwässer zunächst verzichtet werden.

Unerwartet baubedingt notwendig werdende Gewässerbenutzungen unterliegen dem Vorbehalt weiterer Abstimmungen mit den Behörden und ggf. auch der Durchführung ausnahmegenehmigungsrechtlicher Verfahren seitens der Wasserbehörde des EBA.

Hinsichtlich eventueller Grenzwertüberschreitungen schadstoffbelasteter Niederschlagswassereinleitungen in die Kanalisation bestehen Restunsicherheiten. Diese Risiken werden durch die Ermöglichung von Kontrollmessungen aufgefangen. Auf Basis dieser Messungen sollen ggf. entsprechende Gewässerschutzmaßnahmen eingeleitet werden.

Nach Würdigung der hier nach Abschluss des Anhörungsverfahrens erstmals aktenkundig gewordenen Variantenuntersuchung zur Einrichtung einer SEV-Ersatzhaltestelle wird von hier aus zugunsten der ursprünglichen Planungsvariante entschieden.

Die VT hatte der Stadt Wuppertal eine entsprechende Untersuchung im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgelegt, hierzu allerdings keine Rückmeldung erhalten.

Die Untersuchung legt die Varianten nachvollziehbar und schlüssig dar.

Für alle - außer der ursprünglich geplanten - Varianten sind laut der Untersuchung Grundstücksinanspruchnahmen und/oder naturschutzrechtliche Eingriffe nötig.

Eine Verlegung der Bushaltebucht auf Flächen rechts der Straße oder auf andere Flächen abseits der Straße würde zwar die Anforderungen an eine barriereärmere und eine weniger straßenverkehrsbehindernde Ausgestaltung erfüllen. Allerdings müsste in bestehende Privatgrundstücke eingegriffen werden, und/oder es würden neue naturschutzrechtliche Rechtsbeeinträchtigungen ausgelöst.

Solche Betroffenheiten dürfen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch möglicherweise noch erforderliche Überarbeitungen der Planung nicht mehr entstehen, da sonst das Anhörungsverfahren wiedereröffnet werden müsste. Dies würde der engen vorhabenträgerseitigen Zeitplanung und zugleich dem öffentlichen Interesse an einer zügigen Durchführung entgegenstehen.

Nach Würdigung dieses Gutachtens stellt die vorliegende Planung die geringsten, bzw. keine zusätzlichen Beeinträchtigungen Belange Dritter und der Natur, dar. Die straßenverkehrlichen und die Einschränkungen bezüglich einer grundsätzlich anzustrebenden Barrierefreiheit für bewegungseingeschränkte Personen treten in ihrer Bedeutung demgegenüber zurück. Die Planungsvariante ist zudem die Kostengünstigste.

Die ursprüngliche Planung sieht eine Nutzung der bestehenden Bushaltestelle an der Badische Straße vor. Die verkehrlichen Einschränkungen, die hierdurch entstehen, sind mittels verkehrlenkender Maßnahmen und einem auf optimierte Standzeiten der SEV-Busse optimierten Zeitmanagement händelbar, und im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Wuppertal abzustimmen. Die Barrierefreiheit ist soweit zu gewährleisten, wie dies ohne Eingriffe in fremdes Grundeigentum in zumutbarer Weise möglich ist.

Hierzu wird eine entsprechende Auflage im Planfeststellungsbeschluss unter „Straßen, Wege und Zufahrten“ formuliert.

Auch andere Forderungen münden in Auflagen unter dem Kapitel „Nebenbestimmungen“.

Darüber hinaus werden die Hinweise seitens der VT zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Zur Zulassung einer Überbauung des Gewässers Leibuschsiefen siehe auch die Ausführungen unter dem Kapitel „Konzentrationswirkung“, und die Auflage unter „Wasserwirtschaft und Gewässerschutz“.

Zu den umweltrechtlichen Belangen der anlagenbedingten Entwässerung siehe auch die Bewertung, Entscheidung und Begründung unter „Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54: Obere Wasserbehörde (OWB)“.

Die Stadt Wuppertal äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine weiteren Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **B.4.6.12 Wupperverband**

Der Wupperverband weist auf die Beachtung von Details bezüglich der Ausgestaltung der Neutralisationsanlagen, auf die notwendige Sicherung vor Schäden an Gewässerverrohrungen und auf ggf. erforderlich werdende Abstimmungserfordernisse hinsichtlich möglicher Eingriffe an diese Verrohrungen hin.

Darüber hinaus bittet der Wupperverband um Mitteilung hinsichtlich des Baubeginns und der Fertigstellung.

### **Bewertung, Entscheidung und Begründung und -entscheidung**

Die Beachtung der Hinweise wird seitens der VT zugesagt.

Zur Zulassung einer Überbauung des Gewässers Leibuschsiefen siehe auch die Ausführungen unter dem Kapitel „Konzentrationswirkung“, und die Auflage unter „Wasserwirtschaft und Gewässerschutz“.

Zu den umweltrechtlichen Belangen der anlagenbedingten Entwässerung siehe auch die Bewertung, Entscheidung und Begründung unter „Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54: Obere Wasserbehörde (OWB)“.

Der Wupperverband äußert nach Abschluss des Anhörungsverfahrens keine Bedenken gegen das Vorhaben.

### **B.4.7 Begründung fachrechtlicher Nebenbestimmungen**

#### **B.4.7.1 Bauausführung, allgemein**

Die Auflagen dienen einerseits der Gewährleistung der Einhaltung der festgestellten Planunterlagen und dienen andererseits auch dazu, das EBA und andere Behörden in die Lage zu versetzen, ihrer Kontrollpflicht (z. B. Vollzugskontrolle) nachzukommen, oder die Bauausführung aktiv zu begleiten. Sie dienen damit dem öffentlichen Interesse eines regelkonformen Bauablaufs. Der Ablauf der Baumaßnahme wird hierdurch nicht erheblich erschwert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.2 Wasserhaushalt, Gewässerschutz**

Die Auflagen dienen dem besonderen Schutz der Gewässer. Die genaue Qualität von Bauwässern, Gewässerverläufe verdolter unterirdischer Bachläufe, sowie die gesamthafte Entwässerungssituation über den Wirkungsbereich der Maßnahme hinaus (vorhabenbedingt erfolgt eine Streckenentwässerung in eine bestehende Anlage der DB Netz AG) sind zum Planungszeitpunkt teilweise nur grob und nicht in der Detailtiefe einer Ausführungsplanung bekannt. Daher sind sicherheitserhöhende begleitende Beprobungen und zeitnahe entsprechende Erkundungen durchzuführen. Hierdurch sollten unerwarteten Risiken oder Gefährdungen schnell begegnet werden können, um Gefährdungen der öffentlichen

Sicherheit zu vermeiden. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Umwelt aber vermindert. Die Auflagen sind auch zumutbar.

Den wasserrechtlichen Belangen wird durch das von der VT geplante Konzept hinreichend Rechnung getragen. Die Bedenken und Anregungen der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden sind von der VT bei der Änderungsplanung bzw. durch entsprechende Zusagen berücksichtigt worden. Bei antragsgemäßer Ausführung und Beachtung der verfügbaren Nebenbestimmungen ist davon auszugehen, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu besorgen sind.

Das Vorhaben ist insgesamt mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen des Wassers oder gegen sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung.

Zur Zulassung einer Überbauung des Gewässers Leibuschsiefen siehe auch die Ausführungen unter dem Kapitel „Konzentrationswirkung“, und die Auflage unter „Wasserwirtschaft und Gewässerschutz“.

Zu den umweltrechtlichen Belangen der anlagenbedingten Entwässerung siehe auch die Bewertung, Entscheidung und Begründung unter „Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54: Obere Wasserbehörde (OWB)“.

#### **B.4.7.3 Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege**

Die Nennung und Beauflagung naturschutzrechtlicher Gebote, Verbote und Pflichten im tenorierenden Teil, die zum großen Teil auch bereits planerisch berücksichtigt wurden, dient der besonderen Umweltvorsorge. Ihre Präsenz soll ihre Beachtung verstärken.

Andere Auflagen sind aus naturschutzrechtlichen Erwägungen heraus geboten. Sie erscheinen geeignet, der Vermeidung, der Minimierung oder dem Ausgleich der Folgen des Eingriffs zu dienen. Der Bauherr wird hierdurch nicht unverhältnismäßig belastet, der Bauablauf nicht unverhältnismäßig erschwert, die Umwelt aber effizienter geschützt. Die Auflagen sind somit im Sinne der Umweltvorsorge und der Eingriffsfolgenbewältigung sinnvoll und auch zumutbar.

Unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Vermeidungsmaßnahmen sind im Zusammenhang mit der Baumaßnahme keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen

Bestimmungen des § 44 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu erwarten. Die Notwendigkeit weiterer Regelungen besteht von hier aus nicht.

#### **B.4.7.4 Immissionsschutz**

#### **B.4.7.5 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen**

Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen ist unter anderem ein Gutachten zu den Lärmauswirkungen während der Bauzeit. Das Gutachten gehe davon aus, dass durch die Bautätigkeit die Richtwerte der AVV Baulärm nicht flächendeckend eingehalten werden könne. Daher hat die VT ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt.

Im Rahmen der Bauausführungen werden mögliche und verhältnismäßige Maßnahmen getroffen, um auch die Auswirkungen auf die Anwohner und Gewerbetreibenden aus der Bautätigkeit so gering wie möglich zu halten. So werden auf Grundlage der Untersuchungen zu den baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen baubegleitende Messungen für die nächstgelegenen Immissionsorte vorgesehen.

Soweit unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen, werden Ansprüche auf Ersatzwohn- bzw. Schlafräum zugesichert.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde mögliche Minderungsmaßnahmen geprüft und hinsichtlich der Ausführung bewertet. Diese Minderungsmaßnahmen werden bei der Bauausführung berücksichtigt.

Einen rechtssicheren Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm liefert die AVV Baulärm. Darin sind Immissionsrichtwerte für den Tages -bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Einhaltung von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann. Soweit bei der Realisierung des beantragten Bauvorhabens die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, sind keine (weiteren) Maßnahmen der Baulärmvermeidung und -beschränkung und keine Schutzauflagen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderlich.

Werden bei der Realisierung der beantragten Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten, ist der Bauherr gem. § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 BImSchG verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der nach dem Stand der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird, und der nach dem Stand der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleibt.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen - (AVV Baulärm) wird vorliegend in der Planung berücksichtigt.

Nicht zu vernachlässigen ist die gutachterseitig festgestellte Vorbelastung aus dem Schienen- und Straßenverkehr im Baubereich, die eine geringere Bemessung der Schutzwürdigkeit, als in den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten festgelegt ist, rechtfertigt. Demnach wird bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte zwar von Belästigungen der Anwohner während der Bauzeit ausgegangen, jedoch werden diese nicht grundsätzlich als unzumutbar erachtet, wenn sie nicht über längere Zeiträume Pegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschreiten. Grundsätzlich ist der Begriff des „Immissionsrichtwertes“ i. S. d. Nummer 3 der AVV Baulärm nicht schematisch dahingehend zu verstehen, dass jede Überschreitung unzumutbar wäre. Nummer 5.2 der AVV Baulärm sieht vor, dass in bestimmten Fällen trotz einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte von einer Stilllegung von Baumaschinen abgesehen werden kann, wenn im konkreten Fall keine anderen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung baubedingter Schallimmissionen (mehr) zur Verfügung stehen. Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung der Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren verbleibenden Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm keine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer. Die Regelungen nach Nr. 5.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind, und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, sind grundsätzlich auch auf Betriebszeiteneinschränkungen übertragbar.

Das hier beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben ist im öffentlichen Interesse dringend geboten, und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit teils erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertiggestellt werden könnte. Eine Betriebszeitenregelung wäre insofern untunlich für das Gesamtvorhaben. Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten der Baustelle werden daher von hier aus nicht formuliert.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die VT bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind.

Flankierend zum selbstauferlegten Maßnahmenpaket der VT werden zusätzlich zur Sicherstellung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes entsprechende Auflagen in die Zulassung aufgenommen. Die Auflagen erscheinen geeignet, baubedingte erhebliche Belästigungen durch Lärmimmissionen gemäß dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu vermindern, und damit dem nachbarschaftlichen Immissionsschutzgebot Rechnung zu tragen. Sie erschweren den Bauablauf nicht erheblich, verhindern oder vermindern aber effektiv schädliche Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zumutbar.

Bauliche Erschütterungsimmissionen (nicht sprengungsbedingte Erschütterungen), die sich schädigend auf die benachbarte Gebäudesubstanz auswirken könnte, sind laut Prognose wegen des räumlichen Abstands und unter Einhaltung der Einwirkzeiten nicht zu erwarten. Die Anhaltswerte, die sich auf Menschen in der Nachbarschaft der Baustelle beziehen, und bei deren Überschreitung besondere Minderungsmaßnahmen ergriffen werden müssten, werden ebenfalls nicht erreicht. Grundlage für diese Prognose sind die Berechnungen des entsprechenden Gutachtens (Anlage 18.4.2 der Planunterlagen) auf Grundlage der angenommenen Einwirkzeiten.

Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Errichtung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens hinzunehmen.

#### **B.4.7.6 Emissionen durch baubedingte Sprengungen**

Nach den Prognoseberechnungen (Gutachten unter Anlage 18.4.1 der Planunterlagen) und der Aussage des Gutachters nach Abschluss des Anhörungsverfahrens zufolge könnten die Anhaltswerte gemäß Tabelle 2 der DIN 4150, Teil 2, während der Bauzeit nicht überall eingehalten werden. Aufgrund der geringen Lademengen im Bereich geringer Überdeckungen und möglicher bestehender Vorspannungen im Deckgebirge liegen zumindest Restunsicherheiten vor, eine Betroffenheit ist dementsprechend nicht gänzlich auszuschließen. Daher plant die VT ein umfangreiches Schutzkonzept zum Schutz der Menschen in benachbarten Gebäuden (z. B. messtechnische Überwachung zur Kontrolle des bauzeitlichen Systemverhaltens des Tunnels und der Bebauung, Erschütterungsmonitoring im näheren Einflussbereich des sprengungsbezogenen Baugeschehens).

Die Beweissicherung dient sowohl den berechtigten Interessen von Eigentümern und Leitungsbetreibern als auch dem Interesse der VT selbst.



Die sonstigen Auflagen dienen dem Sachschutz in der Nachbarschaft sowie dem besonderen Schutz von Menschen, die sich in der Nähe der Sprengungen aufhalten.

Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Umwelt aber vermindert. Die Auflagen sind auch zumutbar.

#### **B.4.7.7 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Die betriebsbedingten Schallauswirkungen des Vorhabens wurden gemäß den gesetzlichen Vorgaben für Schienenverkehrslärmimmissionen nach den §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) schalltechnisch untersucht und beurteilt.

Demnach besteht auf Grundlage des erstellten Gutachtens zu betriebsbedingten Schallimmissionen ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen erweisen sich aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses als unverhältnismäßig und kommen daher nicht zur Umsetzung.

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des Vorhabens sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) der Deutschen Bahn AG sowie die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt zunächst die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete 16. BImSchV dar. Diese setzt die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für Verkehrsgeräusche fest und regelt das Verfahren für die Berechnung der Beurteilungspegel zur Ermittlung der Belastung durch Verkehrsgeräusche. Eine wesentliche Änderung liegt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder wenn 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 mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms bereits mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht beträgt und durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 3 der 16. BImSchV).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sind in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte festgelegt, die im Rahmen der Lärmvorsorge nicht überschritten werden dürfen. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist dabei abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag- und Nachtzeitraum) und von der entsprechenden Gebietseinstufung. In § 3 der 16. BImSchV ist festgelegt, dass die Beurteilungspegel nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen sind. Sofern die Voraussetzungen für die Anwendung des in der Anlage 2 beschriebenen vereinfachten Verfahrens nicht vorliegen, ist für die Berechnung der Beurteilungspegel die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (sogenannte Schall 03) als anerkannte Regel der Technik heranzuziehen. Diese dient zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen in der Umgebung von Bahnanlagen nach der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Zur Einhaltung der Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG gilt grundsätzlich der Vorrang des aktiven Lärmschutzes. Von diesem Grundsatz kann gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nur ausnahmsweise abgewichen werden, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen regelt die 24. BImSchV. Diese konkretisiert den Anspruch nach § 42 Abs. 2 BImSchG auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen der Betroffenen zur Lärmreduzierung bei schutzbedürftigen Räumen, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (§ 2 Abs. 1, Tabelle 1 der Anlage). Durch bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume muss das nach der 24. BImSchV (§§ 2 und 3 der 24. BImSchV) erforderliche Schalldämmmaß erreicht werden. Die Einzelheiten der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Bei verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte haben Eigentümer der betroffenen baulichen Anlagen gegen die VT einen Anspruch auf Erstattung der erbrachten

notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen, und - falls hiermit Schallschutz nicht im ausreichenden Umfang geleistet werden kann - eine Entschädigung in Geld für verbleibende Beeinträchtigungen.

Es besteht für insgesamt 6 Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, die im tenorierenden Teil diese Beschlusses unter „Betriebsbedingte Lärmimmissionen“ konkret aufgeführt sind. Die Überprüfung und Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die VT erfolgt in der Regel nach Beendigung des Planrechtsverfahrens.

#### **B.4.7.8 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Die maßgeblichen Anhaltswerte für Erschütterungen zum zukünftigen Bahnbetrieb werden eingehalten, sodass hieraus keine erhebliche Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität resultiert.

Die erschütterungstechnische Untersuchung zeigt, dass die Anforderungen an den Emissionsschutz bei den gegebenen Abstandsverhältnissen und Überdeckungen hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungs- und sekundären Luftschallemissionen auch ohne die Umsetzung erschütterungstechnischer Vorsorgemaßnahmen erfüllt werden.

Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb sind regelmäßig dann erforderlich, wenn die vorhabenbedingte Steigerung der vorhandenen Erschütterungen den Wert von 25 % überschreitet. Dieses notwendige Kriterium ist vorliegend nicht erfüllt.

Die zu erwartenden betriebsbedingten Erschütterungen wurden ordnungsgemäß ermittelt und bewertet. Insoweit wird auf die Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungen (Anlage 18.3 der Planunterlagen) verwiesen.

Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sei. Anders als bei Neubauvorhaben wird bei Ausbauvorhaben und Änderungen bestehender Infrastruktur zur Beurteilung der Zumutbarkeit nicht auf die Anhaltswerte der DIN 4150 zurückgegriffen. Bei Änderung und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur ist es vielmehr anerkannt, dass die Bewertung der Zumutbarkeit der zu erwartenden Erschütterungen an die tatsächliche oder plangegebene Vorbelastung anknüpfen darf, jedenfalls sofern diese nicht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt.

Dies gilt auch, wenn die Vorbelastung die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) übersteigt. Die VT muss nur für solche Beeinträchtigungen eintreten, die seinem Vorhaben zurechenbar seien. Würden die Anhaltswerte bereits ohne das Vorhaben überschritten, müsste er anlässlich der Änderung grundsätzlich nicht für deren Einhaltung sorgen; denn dies würde auf eine Pflicht zur Sanierung der vom Vorhaben nicht verursachten Einwirkungen hinauslaufen. Daher sind für Anwohner bei einer Vorbelastung, die nicht die Schwelle zur Eigentums - bzw. Gesundheitsverletzung überschreite, Erschütterungen im Umfang der plangegebenen Vorbelastung plus 25% zumutbar. Diese Erhöhung rechtfertigt sich daraus, dass eine Zusatzbelastung von 25% nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstelle. Die Immissionsprognose ergibt, dass infolge des Vorhabens die am Immissionsort vorhandene Vorbelastung um weniger als 25 % steigen wird.

#### **B.4.7.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die Auflagen dienen dem besonderen Schutz des Bodens, des Grundwassers und von Menschen, die sich in der Nähe schädlicher Bodenverunreinigungen aufhalten.

Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Umwelt aber vermindert. Die Auflage ist zumutbar.

#### **B.4.7.10 Denkmalschutz**

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen der vorliegenden Planung nicht entgegen.

Eine denkmalgeschützte Brücke liegt zwar im Untersuchungsraum, wird aber durch die Baumaßnahme weder beeinträchtigt noch verändert. Die Veränderungen des Erscheinungsbildes des neuen Südportals hat praktisch keinen Einfluss auf das Erscheinungsbild der geschützten Brücke.

Im Vorhabenbereich ist bei Fels- und Erdarbeiten mit dem Auftreten von Bodendenkmalen in Form von Fossilien zu rechnen (u.a. Stomatoporen). Vorkommen wurden in den großen Steinbrüchen am naheliegenden Bahnhof Rittershausen entdeckt, die im Verlauf der Tunnelführung bzw. direkt westlich davon liegen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass diese fossilführenden Schichten im Zuge der Planrealisierung aufgeschlossen und auch beeinträchtigt werden können.

Die hierzu formulierten Auflagen können helfen, diesbezügliche Risiken zu vermindern. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Öffentlichkeit und die Beschäftigten aber vermindert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.11 Brand- und Katastrophenschutz**

Die Auflagen betreffen den öffentlichen Brandschutz und den Arbeitsschutz. Sie können helfen, Gefährdungen zu vermeiden. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erschwert, das Risiko für die Öffentlichkeit und die Beschäftigten aber vermindert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Auflage betrifft die Versorgungssicherheit und den Arbeitsschutz. Sie können helfen, diesbezügliche Gefährdungen zu vermeiden. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erheblich erschwert, das Risiko bezüglich der Versorgungssicherheit und der Beschäftigten aber vermindert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.13 Straßen, Wege und Zufahrten**

Die Auflagen dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußgänger- und des Straßenverkehrs.

Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erheblich erschwert, die Verkehrssicherheit demgegenüber aber erhöht, und die mittelbare verkehrliche Betroffenheit der Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs und der Straßenverkehrsteilnehmer vermindert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.14 Kampfmittel**

Das Vorhandensein von Kampfmitteln kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht sicher ausgeschlossen werden. Daher sind die aktuell geplanten BE-Flächen und das gesamte Baufeld vor Baubeginn der Baumaßnahme auf Kampfmittel zu überprüfen.

Der geplante Bauablauf wird durch die besondere Vorsichtsmaßnahme nicht erheblich erschwert, das Risiko für die Beschäftigten, die Öffentlichkeit und die Nachbarschaft aber vermindert. Die Auflagen sind zumutbar.

#### **B.4.7.15 Arbeitsschutz**

Die Nennung und Beauftragung arbeitsschutzrechtlicher Gebote, Verbote und Forderungen im tenorierenden Teil, die die zum Teil ohnehin bestehenden Pflichten des Fürsorgepflichtigen z. B. gemäß Baustellenverordnung nur wiederholen, dienen der besonderen Vorsorge zum Schutz der Arbeitnehmer in gefährlichen Bereichen. Ihre Präsenz soll ihre Beachtung verstärken.

Die Auflagen dienen dem Schutz der Arbeitnehmer auf der Baustelle. Der geplante Bauablauf wird durch die besonderen Vorsichtsmaßnahmen nicht erheblich erschwert, das Unfallrisiko aber vermindert.

## **B.4.8 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen**

### **B.4.8.1 Allgemeines**

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie die Festlegung von Grunddienstbarkeiten. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn Art. 14 GG als Grundrecht schützt nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, stellt grundsätzlich einen Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts Anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Vorliegend kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Die einzelnen Flurstücke, welche für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, sind im Grunderwerbsverzeichnis verzeichnet und in den Grunderwerbplänen dargestellt (Anlagen 5.1 bis 5.3 und 6.1 der Planunterlagen). Soweit Grundstückseigentümer Einwendungen gegen diese Inanspruchnahmen erhoben haben, wurden diese bewertet, abgewogen und hierüber entschieden (siehe unter „

Privatrechtliche Einwendungen, Bedenken und Forderungen“).

### **B.4.8.2 Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung**

### **B.4.8.3 Unmittelbare Beeinträchtigungen durch Grundstücksinanspruchnahmen**

Nur für Beeinträchtigungen, die so erheblich sind, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks unzumutbar erscheint, kann der Eigentümer auf Grundlage von § 74 Abs. 2 S. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) die Übernahme des Grundstücks

verlangen. Dass die Verwirklichung des Vorhabens die Situation des Wohngrundstücks derartig nachhaltig beeinträchtigt, dass eine Wohnnutzung nicht mehr zugemutet werden kann, ist vorliegend allerdings nicht zu erkennen.

Die Planfeststellungsbehörde trifft die in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Entscheidungen über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach. Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet der VT damit zwar den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich vielmehr darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass sich durch die Inanspruchnahme von Grundstücken Nachteile für die Betroffenen ergeben. Für die eintretenden Rechtsverluste haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen die VT gemäß Art. 14 Abs. 3 GG.

Sollte es zu keiner Einigung zwischen VT und Betroffenen kommen, ist aber in jedem Falle eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert.

Solche Ansprüche bestehen insbesondere im Hinblick auf unmittelbare Eigentumsbeeinträchtigungen wie dauerhafte bzw. vorübergehende Grundinanspruchnahmen. Entschädigungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und werden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens nach allgemeinen Regeln ermittelt. Art und Höhe der Entschädigung (z.B. in Geld) sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die VT direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder, falls dabei keine Einigung erzielt werden kann, in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln.

Die Planfeststellungsbehörde geht insgesamt davon aus, dass die wirtschaftlichen Interessen der in ihrem Eigentum Betroffenen im Rahmen eines nachfolgenden Entschädigungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden. Sollte es nicht zu einer Einigung über die Höhe der Entschädigung zwischen den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern und der VT kommen, steht den Betroffenen der Rechtsweg offen.



Angaben über konkrete Rechtsbeeinträchtigungen finden sich in den Grunderwerbsunterlagen (Anlagen 5.1 bis 5.3 und 6.1 der Planunterlagen).

#### **B.4.8.4 Mittelbare Beeinträchtigungen**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen. Mit unterschiedlicher Intensität kann es vielmehr auch zu mittelbaren Beeinträchtigungen weiterer Grundstücke kommen. So haben Einwander Entschädigung für die Wertminderung von Grundstücken und Gebäuden durch die Bauarbeiten und den späteren Betrieb der Strecke gefordert. Es ist auch vorgetragen worden, bei einer Veräußerung drohten finanzielle Einbußen, wobei die Minderung aufgrund der Gesamtbeeinträchtigung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, hohe Immissionen und weitere relevante Aspekte zu berechnen sei. Gefordert worden ist ferner eine finanzielle Entschädigung für eventuell entgangene Mieteinnahmen wegen Minderung des Wohnwerts bedingt durch Baulärm. Dies umfasse auch eine Beeinträchtigung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Gartennutzung.

Durch das Vorhaben werden Eigentumspositionen beim Bau und Betrieb der Strecke durch Immissionen mittelbar, allerdings nicht in schwerer oder unerträglicher Weise beeinträchtigt.

Grundstückseigentümer sind vor nachteiligen Nutzungsänderungen in ihrer Nachbarschaft nicht generell, sondern nur insoweit geschützt, als das Recht ihnen Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Wertveränderungen von Grundstücken durch die rechtmäßige Nutzung eines Nachbargrundstücks begründen in aller Regel keinen Entschädigungsanspruch, sofern nicht die einschlägigen Vorschriften dies ausdrücklich zubilligen. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG haben Grundstückseigentümer einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, wenn weitergehende Schutzmaßnahmen z.B. untunlich sind. Im Zusammenhang mit dem grundrechtlich geschützten Eigentum werden mittelbare Beeinträchtigungen durch Immissionen erst relevant, wenn sie so gravierend sind, dass sie die Grenze zur faktisch enteignenden Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch die betroffenen Grundstücke so schwer und unerträglich treffen würden, dass ihre sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen wäre. Vorliegend sind

entsprechende Schutzvorkehrungen vorgesehen, wo die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV bzw. des § 74 Abs. 2 VwVfG überschritten werden (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen zu Lärm und Erschütterungen). Der Gesetzgeber erklärt es für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer etwa eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Das Gleiche muss auch für Erschütterungen gelten, die ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Bei Berücksichtigung der von der VT vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der im Planfeststellungsbeschluss auferlegten Nebenbestimmungen sind die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG bzw. des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG weder durch Lärm oder Erschütterungen noch durch Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen dermaßen überschritten, dass dies in schwerer, unerträglicher Weise eigentumsbeeinträchtigend wäre.

Die Planung trägt damit den Interessen der Grundstückseigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als gesetzlich erforderlich vor mittelbaren Beeinträchtigungen schont. Weitere Optimierungen der Planung nach §§ 50 oder 41 Abs. 1 BImSchG drängen sich nicht auf. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die auf die planfestgestellten Maßnahmen bezogene Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass wegen der bereits bestehenden Vorbelastung der betroffenen Grundstücke eine durchgreifende Wertminderung kaum zu erwarten ist. Für darüberhinausgehende wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit eines Grundstücks, die sich nicht als Folge solcher tatsächlicher Beeinträchtigungen darstellen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären, ist ein finanzieller Ausgleich hingegen gesetzlich nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei um Nachteile, die sich allein aus der Lage des Grundstücks zu dem geplanten Vorhaben ergeben (Lagenachteile). Bei der Regelung des § 74 Abs. 2 VwVfG handelt es sich insoweit um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG.

Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Eine Minderung der Rentabilität ist grundsätzlich hinzunehmen.

Die vorgetragenen Wert- und Ertragsminderungen stellen keine privaten Eigentümerbelange dar, denen in der Abwägung neben den von der Planfeststellungsbehörde eingehend gewürdigten und gewichteten vorhabenbedingten Immissionen und sonstigen tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Grundstücke in der Nachbarschaft eigenständige Bedeutung zukommt. Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktisch und unmittelbar gegebenen Beeinträchtigungen. Nur wenn die tatsächlichen Auswirkungen einen Grad erreichen, der ihre planerische Bewältigung erfordert, sind sie im Rahmen der Abwägung beachtlich.

Gleiches gilt für die geltend gemachte Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien bzw. die befürchtete Reduktion von Mieterträgen. Die bloße Minderung der Chancen, eine Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermieten zu können, genießt unabhängig von der Annahme eines lagebedingten Attraktivitätsverlusts als reine Erwerbchance keinen rechtlichen Schutz und begründet vor diesem Hintergrund keine abwägungserheblichen oder gar entschädigungspflichtigen Rechtspositionen der Grundeigentümer. Die Beeinflussung rein subjektiver Empfindungen vorhandener und/oder potentieller Mieter eines Objekts durch Änderungen in der Grundstücksumgebung sind nicht im Rahmen der Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Auch mögliche Beeinträchtigungen für Wohnungsmieter und sonstige im Rang unter dem Eigentum berechnete Nutzungen stehen dem Vorhaben unter diesem Gesichtspunkt nicht entgegen.

Hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens kommt den durch Baulärm, Erschütterungen oder in sonstiger Weise betroffenen Mietern derselbe Schutzstatus zu wie betroffenen Eigentümern. So hat auch ein Mieter, der von solchen Auswirkungen betroffen ist, gegebenenfalls einen unmittelbaren finanziellen Ersatzanspruch aus § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile sind im Übrigen auch den gegebenenfalls betroffenen Mietern in Anbetracht des Nutzens des Vorhabens für die Allgemeinheit zuzumuten. Bei den mittelbaren Auswirkungen während der Bauzeit handelt es sich im Wesentlichen um baubedingte Lärm- und Staubimmissionen sowie um bauzeitliche Erschütterungen und Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr. Davon betroffen sind die Eigentümer, Bewohner und Nutzer der Gebiete im Bereich der Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie im Bereich der Straßen und Zuwegungen, die für den Baustellenverkehr genutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Planung der Vorhabenträgerin dem Interesse der Grundstückseigentümer, von mittelbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit soweit wie möglich verschont zu

bleiben, angemessen Rechnung trägt. Nach den derzeitigen Berechnungen und Prognosen nehmen die mittelbaren, vorübergehenden Auswirkungen des Vorhabens kein so schweres und unerträgliches Ausmaß an, dass von einem Verlust der Privatnützigkeit des Eigentums gesprochen werden kann. Nachteilige Wirkungen des Vorhabens, die diese eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten, sind auch hier von den Betroffenen hinzunehmen.

Sonstige Beeinträchtigungen auf Grund der Planung, wie beispielsweise durch Immissionen, halten sich im gesetzlich zulässigen Rahmen, so dass den Betroffenen weitergehende Abwehr - oder Schutzansprüche nicht zustehen und gerade auch ein grundrechtlich relevanter Eingriff nicht gegeben ist. Verbleibende Beeinträchtigungen müssen von Betroffenen hingenommen werden.

Soweit in Einwendungen Gebäudeschäden durch Setzungen des Untergrunds bzw. Erschütterungen beim Bau und Betrieb der Anlagen befürchtet worden sind, wird auf die Ausführungen unter Kapitel „B.4.7.4“ verwiesen.

## **B.4.9 Privatrechtliche Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

### **B.4.9.1 Allgemeines**

Es wurden fristgerecht sieben Privateinwendungen erhoben. Dem geplanten Vorhaben stehen auch private Belange nicht entgegen.

Einwendungen, mit denen Betroffene die Verletzung konkreter eigener Belange oder Rechte geltend gemacht haben, wurden nachstehend anonymisiert unter der Nummer der einzelnen Einwender im Planfeststellungsbeschluss thematisiert und abgewogen.

Für das geplante Vorhaben werden neben bahneigenen Flächen auch Grundstücke Privater sowie der Stadt dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen.

Im Übrigen wird in eigentumsrechtliche Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten nicht eingegriffen.

Soweit in Einwendungsschreiben Argumente vorgetragen wurden, die nach Auffassung der Einwender allgemein gegen das Vorhaben sprechen, ist dies bereits unter der jeweiligen Thematik (Lärm, Erschütterungen usw.) in diesem Planfeststellungsbeschluss abgehandelt

und wird zur Vermeidung von Wiederholungen im Nachfolgenden nicht mehr ausführlich dargestellt.

Es sind im Übrigen nur die Einwendungen behandelt, die rechtzeitig innerhalb der Einwendungsfrist erhoben wurden. Danach geltende gemachte Einwendungen sind verfristet und werden zurückgewiesen. Soweit der Inhalt solcher Einwendungen von Amts wegen zu berücksichtigen ist, ist er in die Entscheidung eingeflossen.

#### **B.4.9.2 Privateinwendungen**

##### **1. Einwender Nummer 1**

Die Einwender tragen vor, die Bauphase gehe mit erheblichen Schall - und Erschütterungsimmissionen einher. Dabei komme es, neben den mit dem Vorhaben typischerweise einhergehenden jahrelangen Baulärm, über Monate hinweg zu einer Vielzahl von Sprengungen. Sie beklagen hierdurch drohende Gesundheitsschädigungen wie Stress, außerdem eine Einschränkung der Lebensqualität und der Nutzbarkeit des Eigentums zu Rückzugs - und Erholungszwecken.

Darüber hinaus tragen die Einwender vor, sei es naheliegend, dass es während der Bauphase erschütterungsbedingt zu Werteinbußen an den Immobilien kommen werde.

Weiterhin besorgen die Einwender verkehrsbedingt zukünftig wesentlich ausgeprägtere Immissionen (Erschütterungen und Lärm) und hierdurch bedingt ebenfalls Gesundheitsschädigungen, Einschränkungen der Nutzbarkeit und Werteinbußen ihres Eigentums.

Die Einwender tragen zudem vor, insgesamt erscheine die Planrechtfertigung zweifelhaft. Die Einwender sind mit der Grundstücksinanspruchnahme und dem Vorhaben insgesamt nicht einverstanden.

#### **Erwiderung**

Die VT führt aus, die Trassierung und das neue Bauwerk ließen zukünftig eine Geschwindigkeit von 70 km/h zu. Die ebenfalls im Erläuterungsbericht benannte Geschwindigkeit von "<160 km/h" beziehe sich auf die Bezeichnung von Regelquerschnitten gemäß Richtlinien der Bahn, die im Rahmen der Planung zur Anwendung kommen, nicht jedoch auf die zukünftig fahrbaren oder gefahrenen Geschwindigkeiten. Entgegen der

Äußerung der Einwender („zwei Tunnel“) werde nach Abschluss der Maßnahme nur ein zweigleisiger Tunnel betrieben.

### **Entscheidung**

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **Begründung**

Die Erwiderung der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Bezogen auf das Grundstück der Einwender werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, sodass sich aus dem zukünftigen Bahnbetrieb keine Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz ergeben.

Für das Vorhaben ist die erforderliche Planrechtfertigung gegeben (siehe die Ausführungen unter „Planrechtfertigung“).

Weiterhin wird auf die allgemeinen Ausführungen unter „Immissionsschutz“, „Umweltverträglichkeit“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, sowie „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung“ im Begründungsteil verwiesen.

## **2. Einwender Nummer 2**

Der Einwender vertritt den Verein, in dessen Eigentum sich die nichtbundeseigene Strecke 2703 befindet. Die Strecke ist im Bereich der Weiche 718 an die Strecke 2700, die den Rauenthaler Tunnel durchquert, angebunden.

Er trägt zur aus seiner Sicht zu langen Bauzeit und den damit verbundenen unzumutbaren verkehrlichen Auswirkungen sowie zur Fragwürdigkeit der getroffenen Variantenentscheidung generell vor, und begründet dies auch dezidiert. Beispielsweise sei die Begründung der VT, warum ein Materialabtransport über das südliche Tunnelportal nicht möglich sei, mangelhaft und nicht schlüssig.

Er besorgt hierdurch bedingt wirtschaftliche Einbußen hinsichtlich seines zeitnah angestrebten touristischen Personen- und Güterbahnbetriebs.

## Erwiderung

Die VT erwidert hinsichtlich der kritisierten Variantenuntersuchung.

Der Transport von Aushubmaterial über das südliche Tunnelportal des Langerfelder Tunnels sei aus Standsicherheitsgründen des Tunnels nicht möglich.

Die Schaffung einer Zuwegung in den nördlichen Voreinschnitt des Langerfelder Tunnels aus dem Bereich des kommunalen sowie privaten Straßennetzes heraus löse wesentlich größere Betroffenheiten aus, als eine Baustraße im Verlauf der Strecke 2701 einzurichten.

Es handele sich bei den Oberbauarbeiten für Variante 2 nicht, wie vom Einwender dargestellt, um eine einfache Erneuerung von Gleisen und Weichen. Bedingt durch die geänderte Lage und geänderte Trassierung wäre in Variante 2 in größeren Bereichen ein vollständiger Rückbau und Neuaufbau des Bahnkörpers erforderlich, der mit entsprechenden Bauzeiten deutlich über einer Woche verbunden sei. Die 3 Weichen würden nicht an gleicher Stelle erneuert, da sich der Anschluss der Strecke 2700 an die Strecke 2701 durch die geänderte Gleislage infolge der Tunnellage verschiebe.

Der Hinweis, dass nächtliche Sperrpausen unkritisch seien, werde zur Kenntnis genommen. Er sei aus Sicht der VT aber nicht zutreffend und werde daher im weiteren Verfahren nicht umgesetzt. Die Arbeit in nächtlichen Sperrpausen führe zu Einschränkungen im Bauablauf, da die jeweiligen Arbeitsbereiche innerhalb der nur wenige Stunden andauernden Sperrpausen eingerichtet, die Arbeiten ausgeführt, sowie wieder vollständig und sicher für den Bahnbetrieb geräumt werden müssten. Dies habe erhebliche Auswirkungen auf die Bauzeit, die Baukosten sowie auf die nächtlichen Baulärmemissionen, da lärmintensive Arbeiten so zwingend nächtlich umzusetzen seien. Trotz der nur geringen verkehrlichen Auswirkungen sei dieser Aspekt für die Bewertung der Variante 2 durchaus von großer Relevanz.

Der Hinweis, dass verkehrliche Aspekte bei Variante 3, der zur Ausführung vorgesehenen Variante, keine Berücksichtigung gefunden hätten, werde zur Kenntnis genommen. Er sei aus Sicht der VT aber nicht zutreffend und werde daher im weiteren Verfahren nicht umgesetzt.

Für den SPNV werde bauzeitlich Schienenersatzverkehr eingesetzt, der, soweit es der Bauablauf zulasse, durch einen bauzeitlichen Bahnsteig im Bereich Rauenthal wesentlich

verkürzt. Für den Güterverkehr sei eine Umleitung vorgesehen. Hierfür sei erforderlich, dass das Müngstener Viadukt für den Güterverkehr zur Verfügung stehe. Eine Außerbetriebnahme des Streckenabschnitts im Bereich des Rauenthaler Tunnels werde daher nur unter diesen Umständen erfolgen.

Die Forderung des Einwenders, den Langerfelder Tunnel bauzeitlich wieder in Betrieb zu nehmen, um einen Zugverkehr "Wuppertal-Rauenthal - Wuppertal Langerfeld (Kopf machen) - Wuppertal-Oberbarmen" in der Bauzeit zu ermöglichen, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen.

Der aktuelle bauliche Zustand des Langerfelder Tunnels lasse keine Nutzung für den Eisenbahnbetrieb zu. Für eine erneute Inbetriebnahme wären umfangreiche Ertüchtigungsarbeiten der Bausubstanz erforderlich, um eine Gefährdung des Bahnbetriebs auszuschließen. Fraglich sei, ob eine bauzeitliche Nutzung genehmigungsfähig wäre, da das Bauwerk auch hinsichtlich der Sicherheitsausstattung die heutigen Anforderungen nicht erfülle. Die vorlaufende Ertüchtigung des Langerfelder Tunnels hätte eine wesentliche Verlängerung der Bauzeit um ca. 6-12 Monate sowie eine deutliche Erhöhung der Kosten zur Folge.

Der Hinweis, dass die Investitionen und Maßnahmen, die zur Ertüchtigung des Langerfelder Tunnels für die bahnbetriebliche Nutzung während der Bauzeit erforderlich seien, denen entsprächen, die für die Nutzung als Fuß- und Radweg erforderlich seien, werde zur Kenntnis genommen. Er sei aus Sicht der VT aber nicht zutreffend und werde daher im weiteren Verfahren nicht umgesetzt. Die Anforderungen und Einwirkungen unterschieden sich in großem Umfang. Aerodynamische Einwirkungen und Erschütterungen seien aus dem Betrieb als Fuß- und Radweg im Gegensatz zum Eisenbahnbetrieb nicht zu erwarten. Das aktuell für Tunnelbauwerke zu berücksichtigende Lichtraumprofil „GC“ ließe sich im Bestandsquerschnitt des Langerfelder Tunnels nicht realisieren. Zudem ergebe sich durch die Umsetzung der Ertüchtigungsmaßnahmen eine zusätzliche Verkleinerung des zur Verfügung stehenden lichten Querschnitts, was jedoch nur für die Realisierung für einen Geh- und Radweg ausreichend sei. Hinzu kämen die besonderen Einwirkungen aus dem Tunnelvortrieb, der mit zusätzlichen Erschütterungen verbunden sei, sowie der systembedingte Nachteil der Eisenbahn, auf plötzlich auftretende Hindernisse nicht mittels Ausweichen oder Anhalten reagieren zu können, der ein wesentlich höheres Sicherheitsniveau des Bauwerks erfordere.



Daher seien die Maßnahmen "Ertüchtigung für bauzeitlichen Bahnbetrieb" und "Ertüchtigung für Geh- und Radwegnutzung" nicht vergleichbar. Die Durchführung des Eisenbahnbetriebs im Langerfelder Tunnel führe zu erhöhten Sicherheitsanforderungen aufgrund der zeitgleich erfolgenden Bautätigkeiten im Rauenthaler Tunnel.

Aus oberbautechnischen Gesichtspunkten wäre eine Wiederverwendung der im Langerfelder Tunnel eingebauten bauzeitlichen Gleisanlagen grundsätzlich möglich. Dies setze jedoch voraus, dass die Gleisbaustoffe gleisgeometrisch, bauablaufbedingt sowie bauleistungs- und bauphysikalisch zum passenden Zeitpunkt verfügbar sind. Aus Sicht der VT lasse sich, bezogen auf die vorgeschlagene Alternative, nicht abschließend beurteilen, ob der Wiedereinbau der im Langerfelder Tunnel bauzeitlich verbauten Gleismaterialien in Gleis 703 möglich sei.

Die Forderung des Einwenders, die Variante 2 als Vorzugsvariante umzusetzen, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen.

Die durch den Einwender durchgeführte Bewertung der Nachteile der Variante 2 werde durch die VT nicht geteilt, wie in den vorigen Erwiderungen bereits detailliert dargelegt worden sei. Auf dieser Basis werde die Variante 3 als Vorzugsvariante beibehalten.

### **Onlinekonsultation**

Die VT bestätigt mit Schreiben vom 13.04.2022 den Eingang des Einwenderschreibens vom 15.02.2022. Sie nehme dieses zur Kenntnis. Nach Prüfung der vorgebrachten Punkte teilt sie mit, dass aus ihrer Sicht keine neue Sachlage gegenüber den Einwänden vom 18.07.2021 vorläge. Sie verweist auf die jeweiligen Erläuterungen aus der ursprünglichen Erwiderung vom 04.11.2021.

### **Gesamtentscheidung**

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Begründung**

Die Erwiderung der VT ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Für das Vorhaben, seine Variantenentscheidung und die damit einhergehende zunächst notwendige geplante Bauzeit ist die erforderliche Planrechtfertigung gegeben (Näheres siehe unter den Kapiteln „Planrechtfertigung“ und „Variantenentscheidung“).

Die Betriebsaufnahme der Strecke 2703 wird seitens des durch den Einwender beauftragten Eisenbahninfrastrukturunternehmers (Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH) zwar angestrebt, hat jedoch bislang noch nicht stattgefunden. Eine diesbezügliche Genehmigung zur Inbetriebnahme durch die Landeseisenbahnverwaltung liegt ebenfalls noch nicht vor.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen unter Kapitel „Rhein-Sieg Eisenbahn GmbH (RSE)“.

### **3. Einwender Nummer 3**

Die Einwender tragen zu folgenden Themen vor:

- a) Laut Erläuterungsbericht erwartete Ausdehnung des Geltungsbereiches der TEIV und damit verbunden die Befürchtung ggf. weiterer notwendiger Baumaßnahmen an der Strecke nach Fertigstellung dieses Vorhabens,
- b) Variantenentscheidung: Nichtuntersuchung der Nullvariante, und damit verbunden die Besorgnis erheblicher Rechtsbeeinträchtigungen durch Baulärm und bauliche Erschütterungen,
- c) Lagerung explosiver Stoffe und entsprechende Gefährdungsbesorgnis,
- d) Häufigkeit und zeitliches Management der Sprengungen, Besorgnis mangelnden Gesundheitsschutzes der Nachbarschaft,
- e) Bemängelung des UVP-Berichts hinsichtlich Vollständigkeit der Erfassungen der Beeinträchtigungen,
- f) Unzureichende Darlegung des immissionsschutzrechtlichen Minimierungsgebotes in den Planunterlagen bezüglich der Sprengarbeiten,
- g) Forderung der Beweissicherung hinsichtlich der Erschütterungen, die durch die Sprengarbeiten verursacht werden,
- h) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich vorübergehender und dauerhafter „Beanspruchungen“,
- i) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich vorübergehender und dauerhafter Grundstücksinanspruchnahmen,
- j) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich geminderter Lebensqualität, Baulärm und eingeschränkter Nutzungsmöglichkeit ihrer Grundstücke,

- k) Forderung der Wahlmöglichkeit zwischen Ersatzwohnraum und entsprechender Entschädigung in Geld.

**Erwiderung der VT zu den Punkten a), c) und d)**

Zu a) Die VT erwidert dazu, maßgeblich für die Entscheidung einer Behörde über einen Antrag sei grundsätzlich die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung. Da diese am Ende eines Verwaltungsverfahrens erfolge, könne seit der Antragsstellung ein erheblicher Zeitraum verstrichen sein. Aus diesem Grund könne nicht ausgeschlossen werden, dass es zwischenzeitlich auch zu Änderungen der Sach- und Rechtslage komme, die sogar eine Anpassung von Planungen erforderten. Nachträgliche Änderungen der rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen eines Verwaltungsaktes, hier einer Genehmigung zur Inbetriebnahme, die nach Errichtung des Vorhabens gesondert zu beantragen sei, ließe deren Genehmigungswirkung jedoch nicht wieder entfallen.

Zu c) Die VT erwidert hierzu, dass die Forderung des Einwenders, die bauzeitliche Lagerung von Sprengstoff ausführlich zu beschreiben, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen. Der Umgang mit Sprengstoffen sei umfänglich gesetzlich geregelt. Die gesetzlichen Vorschriften würden eingehalten. Erforderliche Genehmigungen würden im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung eingeholt, wenn der detaillierte Bauablauf, die Art der zum Einsatz kommenden Sprengstoffe und Zündmittel und die für den Umgang mit Sprengstoffen verantwortlichen Personen feststünden.

Zu d) Die VT erwidert hierzu, der Hinweis des Einwenders, dass zur Häufigkeit der Sprengungen unterschiedliche Angaben gemacht würden, werde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Im Rahmen der Ausführungsplanung werde der Bauablauf dahingehend konkretisiert, dass genaue Angaben zur maximalen Anzahl von Sprengungen, zur Dauer der Baumaßnahme und somit auch zur durchschnittlichen Anzahl der Sprengungen pro Tag gemacht werden könnten. Dies sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, daher werde mit Schätzungen gearbeitet. Nach aktuellem Planungsstand sei davon auszugehen, dass maximal 7 Sprengungen pro Tag durchgeführt würden. Da über den Zeitraum des Vortriebs und der Baumaßnahme die Anzahl der Sprengungen pro Tag variierten, ergebe sich aktuell ein Durchschnittswert von (aufgerundet) 3 Sprengungen pro Tag. Für die individuelle Betroffenheit des Einwenders sei darüber hinaus zu berücksichtigen, dass der Ort der Sprengung sowohl in der Lage in Längsrichtung

des neuen Bauwerks als auch im Querschnitt (Kalotte, Kern, Sohle) für erhebliche Unterschiede Sorge. Diese seien unter anderem in Anlage 18.4.1 der Planfeststellungsunterlagen beschrieben.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) werde durch die VT berücksichtigt. Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen sei u.a. ein Gutachten zu den Lärmauswirkungen während der Bauzeit (vgl. Anlage 18.2 der Planfeststellungsunterlagen). Das Gutachten gehe davon aus, dass durch die Bautätigkeit die Richtwerte der AVV Baulärm nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden könnten. Daher habe die VT ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt (vgl. hierzu Kapitel 9 des Gutachtens vom 17.12.2020, Anlage 18.2 der Planfeststellungsunterlagen), über das die Planfeststellungsbehörde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) entscheiden werde. In der AVV Baulärm seien Richtwerte (Orientierungswerte) angegeben, keine Grenzwerte. Bei den Berechnungen der baubedingten Schallimmissionen werde ein "Worst-Case-Szenario" zugrunde gelegt. Während der tatsächlichen Bauausführung sei daher an der Mehrzahl der Bautage mit wesentlich geringeren Schallimmissionen zu rechnen.

Der Hinweis des Einwenders, dass die Anwendung von Schallschutzmaßnahmen zur Begrenzung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Maß und das Angebot von Ersatzwohnraum bei erheblicher Überschreitung der Lärmwerte im Widerspruch stehe, werde zur Kenntnis genommen. Er sei aus Sicht der VT aber nicht zutreffend. Das Angebot von Ersatzwohnraum gelte für die Fälle, in denen die Anwendung von Schallschutzmaßnahmen nicht zu einer ausreichenden Begrenzung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen führe. Bei solchen unvermeidbaren Belastungen, die zu unzumutbaren Überschreitungen führten, werde Ersatzwohnraum angeboten.

Das von der VT entwickelte Lärmschutzkonzept diene dazu, die Belastungen der Betroffenen so gering wie möglich zu halten. So würden auch zusätzlich Maßnahmen veranschlagt, welche zwar nicht direkt zu einer Reduzierung der Beurteilungspegel führten, gleichwohl aber zu einer Verringerung der Belastung der Anwohner durch die Schallimmissionen beitragen könnten. Insbesondere die Installation einer dauerhaft besetzten Ansprechstelle (Baulärmverantwortlicher) sei ein wesentliches Mittel des Lärmschutzkonzeptes. Auf Fragen und Hinweise der Anwohner könne so während der Bauausführung gezielt und kurzfristig eingegangen werden. Wenn zu erwarten sei, dass bei einzelnen Arbeitsgängen ein Schutz vor Baulärm nur über ein Ausweichen, d.h. Anbieten von Ersatzwohnraum, sinnvoll möglich

sei, werde dieser Weg verfolgt. Dies könne beispielsweise bei nächtlich durchzuführenden, lärmintensiven Arbeiten der Fall sein. Ziel der VT sei es, dieses Erfordernis und damit verbundene Belastung der Anwohnenden möglichst gering zu halten. So werde beispielsweise auf Sprengungen im Nachtzeitraum verzichtet.

Die VT werde – falls erforderlich – die antragsgegenständlichen Arbeiten auch in nächtlichen Sperrpausen oder am Wochenende durchführen. Sie sei sich der nötigen Erholungs- und Regenerationsphasen der Anwohner in der Nacht und an Wochenenden und an Feiertagen bewusst. Die VT bitte aber auch um Verständnis dafür, dass sie öffentliche Interessen berücksichtigen müsse. Die nächtlichen Bauarbeiten minimierten die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Fahrgäste und dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die zügige Durchführung von Bauarbeiten stelle ein abwägungserhebliches öffentliches Interesse dar. Dies komme letztlich auch den Anwohnern zugute, da sich die Gesamtdauer der Beeinträchtigung verkürzen lasse. Die notwendigen nächtlichen Arbeiten würden in der Baulärmuntersuchung (Anlage 18.2 der Planfeststellungsunterlage) berücksichtigt.

Die VT habe die Forderung, die Arbeitszeiten auf ausschließlich Werktagen von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr zu begrenzen, geprüft und sei zu dem Ergebnis gelangt, dass diese Maßnahme mit der Baumaßnahme nicht vereinbar sei: Eine entsprechende Beschränkung der Arbeitszeiten sei für gewisse Arbeitsschritte, die kontinuierlich zu erfolgen hätten oder auf den Bahnbetrieb abzustimmen seien, nicht realisierbar. Wenn Immissionen das zumutbare Maß überschritten und mit Schutzmaßnahmen nicht reduziert werden könnten, entscheide die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die Grundzüge der Entschädigung wegen der verbleibenden unzumutbaren Belastungen durch Baulärm gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Die Anstoßfunktion sei erfüllt, die Einwendung sei daher zurückzuweisen. Aus den Unterlagen ließen sich Art und Umfang des Vorhabens, sein Anlass, die betroffenen Grundstücke und Anlagen und die Art ihrer Betroffenheit erkennen, wie dies von § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG gefordert werde.

Inhalt und Darstellungsform der ausgelegten Unterlagen genügten diesen Anforderungen. Aus den Unterlagen (insbesondere den ausgelegten Plänen einschließlich des Erläuterungsberichts und der schalltechnischen Untersuchung) sei insbesondere hinreichend deutlich zu erkennen, wie die geplante Trasse verlaufen werde, welche und wo Straßen- bzw. Gleisquerungen vorgesehen seien, welche Lärm- und Erschütterungsimmissionen

sowohl betriebs- als auch baubedingt zu erwarten seien (vgl. Anlagen 18.1, 18.2, 18.3, 18.4.1 und 18.4.2 der Planfeststellungsunterlagen), welche Schutzmaßnahmen insoweit vorgesehen seien (vgl. Anlage 18.1, 18.2, 18.3, 18.4.1 und 18.4.2 der Planfeststellungsunterlagen) und in welchem Umfang dauerhaft oder vorübergehend Grundstücke in Anspruch (vgl. Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan, Anlagen 4 und 5 der Planfeststellungsunterlagen) genommen würden.

### **Gesamtentscheidung**

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **Begründung**

Die Erwiderung der VT zu den Punkten a), c) und d) ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Zu den Punkten b) und e) bis k) wird auf die allgemeinen Ausführungen zu den Kapiteln „Variantenentscheidung“, „Immissionsschutz“, „Umweltverträglichkeitsprüfung“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, und „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung“ im Begründungsteil verwiesen.

Einzelne Forderungen münden in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter dem Kapitel „Immissionsschutz“.

### **4. Einwender Nummer 4**

Die Einwender tragen zu folgenden Themen vor:

- a) Laut Erläuterungsbericht erwartete Ausdehnung des Geltungsbereiches der TEIV und damit verbunden die Befürchtung ggf. weiterer notwendiger Baumaßnahmen an der Strecke nach Fertigstellung dieses Vorhabens,
- b) Variantenentscheidung: Nichtuntersuchung der Nullvariante, und damit verbunden die Besorgnis erheblicher Rechtsbeeinträchtigungen durch Baulärm und bauliche Erschütterungen
- c) Verringerung der Überdeckung zwischen Tunneldecke und Bodenfläche des Grundstücks
- d) Lagerung explosiver Stoffe und entsprechende Gefährdungsbesorgnis

- e) Unzureichende Darlegung möglicher eigener Betroffenheiten der Leitungen auf der Grundstücksfläche in den Planunterlagen
- f) Unzureichende Darlegung und Präzisierung möglicher eigener Betroffenheiten durch Vortriebssetzungen, der Kompensationsinjektionen und der dafür erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen in den Planunterlagen
- g) Unzureichende Darlegung und Präzisierung möglicher Inanspruchnahme des eigenen Grundstücks für temporäre Sicherungsmaßnahmen
- h) Häufigkeit und zeitliches Management der Sprengungen, Besorgnis mangelnden Gesundheitsschutzes der Nachbarschaft
- i) Bemänglung des UVP-Berichts hinsichtlich Vollständigkeit der Erfassungen der Beeinträchtigungen
- j) Unzureichende Darlegung und Ermittlung der Lärm- und Erschütterungsbelästigungen in den Planunterlagen, mangelnde Variantenuntersuchung hinsichtlich des gewählten Sprengverfahrens und der Verringerung der Überdeckung zwischen Tunneldecke und Bodenfläche des Grundstücks
- k) Unzureichende Darlegung des immissionsschutzrechtlichen Minimierungsgebotes in den Planunterlagen bezüglich der Sprengarbeiten
- l) Forderung der Beweissicherung hinsichtlich der Erschütterungen, die durch die Sprengarbeiten verursacht werden
- m) Forderung der Beweissicherung hinsichtlich möglicher Setzungen, die durch Kompensationsinjektionen verursacht werden, und der Leitungssicherungsmaßnahmen
- n) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich vorübergehender und dauerhafter „Beanspruchungen“
- o) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich vorübergehender und dauerhafter Grundstücksinanspruchnahmen
- p) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich geminderter Lebensqualität, Baulärm und eingeschränkter Nutzungsmöglichkeit ihrer Grundstücke
- q) Forderung der Wahlmöglichkeit zwischen Ersatzwohnraum und entsprechender Entschädigung in Geld

## **Erwiderung der VT zu den Punkten c), e), f) g) und j)**

### **Zu c)**

Die VT nimmt den Einwand zur Kenntnis. Er ist sei aus ihrer Sicht aber nicht berechtigt. Sie geht davon aus, dass mit "Bodenfläche des Grundstücks" die Unterkante der Fundamentplatte des Wohnhauses gemeint sei. Die benannten Maße bezögen sich auf die Firsthöhe des Tunnels. Da die Bauwerksachse des Tunnels nicht unmittelbar unter dem Bauwerk verlaufe, seien die realisierten Abstände zwischen der neuen Tunnelinnenschale und dem Bauwerksfundament größer.

Die VT halte weitere erschütterungsmindernde Maßnahmen trotz Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, nicht für erforderlich. Eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, lasse sich nicht zweifelsfrei ausschließen. Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Schutzvorkehrungen gegen bauzeitliche Erschütterungen seien danach vorzusehen, wenn diese die Zumutbarkeitsschwelle überschritten. Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungen auf den Menschen dürfe auf die Beurteilungs- bzw. Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zurückgegriffen werden. Die Tauglichkeit dieses Regelwerks zur Beurteilung von Erschütterungen sei in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt. Bei Einhaltung der empfohlenen Werte könne in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden. Zum Schutz von Menschen in Gebäuden durch bauzeitliche Erschütterungen habe die VT danach sicherzustellen, dass die einschlägigen Anhaltswerte eingehalten würden.

Der Schutz von Gebäuden richte sich nach Teil 3 der DIN 4150 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Nach den vorgenommenen Prognoseberechnungen könnten die Anhaltswerte gemäß Tabelle 2 der DIN 4150, Teil 2 während der Bauzeit nicht überall eingehalten werden. Daher habe die VT ein umfangreiches Schutzkonzept zum Schutz der Menschen in Gebäuden entwickelt, über das die Planfeststellungsbehörde entscheiden werde.

Die VT halte Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen aus dem Eisenbahnbetrieb nicht für erforderlich, da die vorhabenbedingte Steigerung der vorhandenen Erschütterungen unter dem Wert von 25 % liege und damit zumutbar sei. Die zu erwartenden betriebsbedingten



Erschütterungen seien ordnungsgemäß ermittelt und bewertet worden. Insoweit werde auf die Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungen (Anlage 18.3 der Planfeststellungsunterlagen) verwiesen. Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen beurteilten sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Schutzvorkehrungen seien gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sei. Anders als bei Neubauvorhaben werde bei Ausbauvorhaben und Änderungen bestehender Infrastruktur zur Beurteilung der Zumutbarkeit nicht auf die Anhaltswerte der DIN 4150 zurückgegriffen. Bei Änderung und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur sei es vielmehr anerkannt, dass die Bewertung der Zumutbarkeit der zu erwartenden Erschütterungen an die tatsächliche oder plangegebene Vorbelastung anknüpfen dürfe, jedenfalls sofern diese nicht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteige. Das gelte auch, wenn die Vorbelastung die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) übersteige. Ein Vorhabenträger müsse nur für solche Beeinträchtigungen einstehen, die seinem Vorhaben zurechenbar seien. Würden die Anhaltswerte bereits ohne das Vorhaben überschritten, müsse er anlässlich der Änderung grundsätzlich nicht für deren Einhaltung sorgen; denn dies würde auf eine Pflicht zur Sanierung der vom Vorhaben nicht verursachten Einwirkungen hinauslaufen. Daher seien für Anwohner bei einer Vorbelastung, die nicht die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschritten, Erschütterungen im Umfang der plangegebenen Vorbelastung plus 25% zumutbar. Diese Erhöhung rechtfertige sich daraus, dass eine Zusatzbelastung von 25% nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstelle. Die Immissionsprognose ergebe, dass infolge des Vorhabens die am Immissionsort vorhandene Vorbelastung um weniger als 25% steigen werde (vgl. Kapitel 8, Anlage 18.3 der Planfeststellungsunterlagen). Schutzmaßnahmen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG seien daher nicht erforderlich. Die betriebsbedingten Erschütterungen seien in Anlage 18.3 detailliert beschrieben.

#### **Zu e)**

Die VT erwidert hierzu, sie werde vor Beginn der Baumaßnahmen in einem Beweissicherungsverfahren den Zustand der Anlagen dokumentieren. Die Dokumentation werde dem Eigentümer zur Verfügung gestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werde wiederum eine Begutachtung des Zustands der entsprechenden Gebäude und Anlagen durchgeführt, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen.

Die Kosten dieser Begutachtungen trage die VT. Die zu erwartenden baubedingten Erschütterungen würden ordnungsgemäß ermittelt und bewertet. Insoweit werde auf die Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen (Anlage 18.2 der Planfeststellungsunterlagen), zu Sprengerschütterungen (Anlage 18.4.1 der Planfeststellungsunterlagen) und zu bauzeitlichen Erschütterungen (Anlage 18.4.2 der Planfeststellungsunterlagen) verwiesen.

**Zu f)**

Die VT erwidert dazu, die Kompensations - bzw. Hebungsinjektionen seien im Erläuterungsbericht in Kapitel 3.1.3 sowie unter 7.4 beschrieben. Sie dienen dem vollständigen Ausgleich schadhafter Setzungen. Die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender werde in den Planfeststellungsunterlagen im Grunderwerbsplan (Anlage 5.1), Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 6.1, lfd. Nr. 09) sowie im Bauwerksverzeichnis (Anlage 4, lfd. Nrn. 151, 154 und 602) dargestellt. Die Kompensationsinjektionen seien dort aufgeführt.

**Zu g)**

Die VT antwortet dazu, die temporären Sicherungsmaßnahmen seien im Erläuterungsbericht in Kapitel 7.5 beschrieben. Erforderliche Grundstücksinanspruchnahmen seien im Rahmen der dinglichen Sicherung (siehe Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 6.1) berücksichtigt.

**Zu j)**

Die VT erwidert dazu, sie sei der Auffassung, ein den Anforderungen von § 73 VwVfG gerechtes Baulärmgutachten vorgelegt zu haben. Der Detaillierungsgrad des den Planfeststellungsunterlagen beiliegenden Baulärmgutachtens (vgl. Anlage 18.2 der Planfeststellungsunterlagen) entspreche den Anforderungen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Diese Anforderungen seien erfüllt, wenn die Planfeststellungsbehörde aus ihnen erkennen könne, ob die bei Durchführung des Plans aufgeworfenen Probleme der Ausführungsplanung überlassen bleiben könnten oder Regelungen bereits im Planfeststellungsbeschluss erforderlich seien, weil abwägungserhebliche Belange betroffen seien. Zudem müssten die Unterlagen so aussagekräftig sein, dass potenziell Betroffenen ein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst werden könne. Diesen Anforderungen werde das vorgelegte Baulärmgutachten gerecht. Es enthalte Angaben zur Bauzeit, den jeweils zu erwartenden Immissionen und ein umfangreiches Schutzkonzept. Die VT sei nicht verpflichtet, schon mit den

Planfeststellungsunterlagen ein detailliertes Baulärmgutachten oder einen konkreten Bauablaufplan vorzulegen. Ein solches Baulärm- oder Bauimmissionsgutachten setze nämlich eine Ausführungsplanung voraus, die eine VT ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlange, grundsätzlich nicht erstellen müsse. Dies gelte in gleichem Maße für die gutachterliche Stellungnahme zu Sprengerschütterungen (Anlage 18.4.1 sowie 18.4.2 der Planfeststellungsunterlagen).

Die Forderung der Einwender, die Überdeckung des Tunnels wie im Bestand beizubehalten, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen. Eine Beibehaltung der Überdeckung im Bereich des Grundstücks des Einwenders hätte eine Absenkung der Gleislage um mehrere Meter zur Folge gehabt. Bedingt durch die Lage des Tunnels im Bereich des Bahnhofs Wuppertal-Oberbarmen sowie des Bahnhofs Rauenthal und die in der Nähe befindliche Querung der Wupper hätte sich ein wesentlich größerer Eingriff ergeben, der im Hinblick auf Betroffenheiten Dritter und Wirtschaftlichkeit gegenüber der gewählten Variante nicht vertretbar gewesen wäre.

### **Gesamtentscheidung**

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **Begründung**

Zu a), d) und h) wird auf die Erwiderung der VT zu Einwendernummer 3 oben verwiesen.

Die Erwiderung der VT zu den Punkten c), e), f), g) und j) ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Einzelne Forderungen münden in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter dem Kapitel „Immissionsschutz“.

Zu den Punkten b), i) und k) bis q) wird auf die allgemeinen Ausführungen unter den Kapiteln „Variantenentscheidung“, „Immissionsschutz“, „Umweltverträglichkeit“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, und „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung“ im Begründungsteil verwiesen.

## 5. Einwender Nummer 5

Die Einwenderin trägt zu folgenden Themen vor:

- a) Mögliche Erhöhung betrieblicher Erschütterungen
- b) Mögliche Mietminderungen und deren Entschädigung durch Beeinträchtigung der Wohnqualität
- c) Mögliche Kündigung von Mietverhältnissen und deren Entschädigung durch Beeinträchtigung der Wohnqualität
- d) Handhabung von Entschädigungen im Falle beschädigter Bausubstanz
- e) Frage zur Berechnung der Entschädigungshöhe im Falle eines Totalschadens der Immobilie
- f) Frage zur Wiederherstellung des Ausgangszustands der örtlichen Infrastruktur nach Bauabschluss
- g) Fragen zum Immissionsschutz hinsichtlich der baubedingten Transporte
- h) Fragen zur zukünftigen Absicherung der Tunnels gegen Überschwemmungsrisiken und zur Entschädigung für mögliche Überflutungsschäden an ihrer Immobilie

### Erwiderung zu h)

Die VT erwidert dazu, die Frage, bzw. Forderung werde zur Kenntnis genommen. Sie sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen.

Das geplante, neue Tunnelbauwerk sowie die zugehörigen Voreinschnitte würden mit Entwässerungseinrichtungen ausgestattet, die den aktuellen anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die Baumaßnahme liege deutlich außerhalb der durch die Bezirksregierung Düsseldorf festgesetzten Überflutungsbereiche der Schwelme und der Wupper für das Hochwasserszenario "Niedrige Wahrscheinlichkeit (HQ<sub>extrem</sub>)". Eine Überschwemmung des Tunnels, welche zu einer derartigen Schädigung der Bausubstanz führe, dass das Eigentum der Einwenderin daraus folgend Schaden nehme, sei daher nicht zu erwarten.

### Gesamtentscheidung

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

## **Begründung**

Die Erwiderung der VT zu Punkt h) ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Einzelne Forderungen münden in Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter dem Kapitel „Immissionsschutz“.

Zu den Punkten a) bis g) wird auf die allgemeinen Ausführungen unter den Kapiteln „Variantenentscheidung“, „Immissionsschutz“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, und „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung“ im Begründungsteil verwiesen.

### **6. Einwander Nummer 6**

- a) Die Einwander tragen - als Privatpersonen, aber auch als Mitarbeiter des Vereins unter Einwendernummer 2 - zur aus ihrer Sicht zu langen Bauzeit generell sowie zur Fragwürdigkeit der getroffenen Variantenentscheidung und zu damit verbundenen betriebswirtschaftlichen Nachteilen und verkehrlichen Auswirkungen auch für Nutzer der S-Bahnlinie 7 und Sicherheitsrisiken vor und begründen dies auch dezidiert.
- b) Außerdem fordern sie die Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbildes der Tunnelportale im Zuge der Baudurchführung.

#### **Erwiderung zu b)**

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, die Forderung der Einwander, die geplanten Portale des Rauenthaler Tunnels und Langerfelder Tunnels mit einer Verblendschale gestalterisch aufzuwerten, werde zur Kenntnis genommen. Die Forderung sei aus Sicht der VT aber nicht berechtigt. Ihr werde daher nicht nachgekommen.

Die Ausbildung einer Verblendschale an den Portalbauwerken des Rauenthaler Tunnels werde weder in den anerkannten Regeln der Technik empfohlen noch aus denkmalrechtlicher Sicht gefordert. Sie würde zu höheren Baukosten führen und die Begutachtung, Wartung und Instandhaltung des Bauwerks wesentlich erschweren.

#### **Gesamtentscheidung**

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

## **Begründung**

Die Erwidernng der VT zu b) ist nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Das naturschutzrechtliche Schutzgut „Landschaftsbild“ wird durch die Neugestaltung der Tunnelportale nur unwesentlich beeinträchtigt und ist nicht eingriffsrelevant. Eine Kompensation ist im Rahmen dieses Verfahrens daher nicht geboten. Zudem sind Gestaltungsfragen Teil der Ausführungsplanung, über die hier ebenfalls nicht entschieden wird.

Zur Variantenentscheidung, der damit einhergehenden notwendigen geplanten Bauzeit, zu wirtschaftlichen Nachteilen, Sicherheitsfragen und sonstigen Einschränkungen z. B. verkehrlicher Art wird auf die allgemeinen Ausführungen unter den Kapiteln „Variantenentscheidung“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung“, „Planrechtfertigung“ und „Abweichungen vom Regelwerk“ verwiesen. Näheres siehe auch im Entscheidungs- und Begründungsteil unter der Einwendernummer 2 in diesem Kapitel oben.

## **7. Einwender Nummer 7**

Die Einwender tragen zu folgenden Themen vor:

- a) Laut Erläuterungsbericht erwartete Ausdehnung des Geltungsbereiches der TEIV und damit verbunden die Befürchtung ggf. weiterer notwendiger Baumaßnahmen an der Strecke nach Fertigstellung dieses Vorhabens,
- b) Variantenentscheidung: Nichtuntersuchung der Nullvariante, und damit verbunden die Besorgnis erheblicher Rechtsbeeinträchtigungen durch Baulärm und bauliche Erschütterungen,
- c) Lagerung explosiver Stoffe und entsprechende Gefährdungsbesorgnis,
- d) Häufigkeit und zeitliches Management der Sprengungen, Besorgnis mangelnden Gesundheitsschutzes der Nachbarschaft,
- e) Bemängelung des UVP-Berichts hinsichtlich Vollständigkeit der Erfassungen der Beeinträchtigungen,
- f) Unzureichende Darlegung des immissionsschutzrechtlichen Minimierungsgebotes in den Planunterlagen bezüglich der Sprengarbeiten,
- g) Forderung der Beweissicherung hinsichtlich der Erschütterungen, die durch die Sprengarbeiten verursacht werden,

- h) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich vorübergehender und dauerhafter „Beanspruchungen“,
- i) Forderung einer Entschädigungsregelung bezüglich geminderter Lebensqualität, Baulärm und eingeschränkter Nutzungsmöglichkeit ihrer Grundstücke,
- j) Forderung der Wahlmöglichkeit zwischen Ersatzwohnraum und entsprechender Entschädigung in Geld.

### **Gesamtentscheidung**

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **Begründung**

Es wird auf die Erwiderung der VT und die Entscheidung unter Einwendernummer 3 oben sowie auf die allgemeinen Ausführungen unter den Kapiteln „Variantenentscheidung“, „Immissionsschutz“, „Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen“, und „Wertverluste, finanzielle Einbußen, Entschädigung im Begründungsteil verwiesen.

## **B.5 Gesamtabwägung**

### **B.5.1 Anhörungsverfahren**

Unter anderem auf Basis der Erwiderng konnte in allen Belangen, zu denen Forderungen seitens der TöB bestanden, von Seiten des EBA eine Entscheidung getroffen werden, wenn nicht ohnehin eine Zusicherung zur Erfüllung der Forderungen seitens der VT geäußert wurde.

Die Stellungnahmen enthalten keine grundsätzlichen Bedenken.

Seitens der TöB geäußerte Forderungen und Hinweise finden sich im tenorierenden Teil - teilweise sinngemäß - unter „Nebenbestimmungen“.

Einzelne Forderungen, Empfehlungen oder Hinweise der TöB wurden ggf. nicht in diesen Beschluss übernommen. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere folgende Gründe:

- Forderungen hinsichtlich der gesonderten Beantragung von amtlichen Erlaubnissen, die auf Tatbestände abzielen, die der geltenden planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung unterliegen,
- Bezugnahmen auf die in diesem Rahmen nicht zu bewertende technische Ausführungsplanung,
- Hinweise oder Forderungen hinsichtlich der Erfüllung geltender gesetzlicher Verpflichtungen, ohne dass eine Besorgnis der Nichterfüllung bestünde,
- Nichtberücksichtigung vorliegender Planungsaussagen, die als Selbstverpflichtungen der VT gelten,
- Formulierungen oder Angaben, die gegen Datenschutzbestimmungen verstoßen,
- Fehlen des öffentlich-rechtlichen Ordnungsbezugs, oder
- Infrage stellen der vorliegenden Variantenentscheidung bzw. der Planrechtfertigung.

### **B.5.2 Ergebnis**

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses liegen vor. Danach kann der Plan beschlossen werden.

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange



ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt. Für die Erneuerung der Tunnel sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

Im Übrigen ist ausweislich der Unterlagen die Planung derart optimiert, dass die Grundstücksinanspruchnahmen minimiert sind und nur die unabdingbar notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Diese sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung, die nicht bewältigt werden können. Die Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen, doch ist ein funktionaler Ausgleich möglich. Bei Realisierung aller vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Die Immissionsschutzkonzepte erscheinen geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen kann eine angemessene Konfliktminimierung erreicht werden. Im Übrigen kommen Entschädigungsansprüche, zu denen auch das Angebot von Ersatzwohnraum in besonders lärmintensiven Bauphasen zählt, in Betracht.

Die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte sind verhältnismäßig und zumutbar. Der Flächenbedarf ist insgesamt auf das erforderliche und damit nicht weiter zu verringernde Mindestmaß geplant worden. Die vorübergehende bzw. dauerhafte Inanspruchnahme ist insgesamt als maßvoll und gerechtfertigt anzusehen. Verbleibende Nachteile erreichen auch hier kein Ausmaß, das dem Vorhaben entgegensteht. Die beantragte Planung führt auch somit nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

Die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen. Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden.

Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange festgestellt werden.

## **B.6    Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

## **B.7    Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den die vorstehende Planfeststellung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen**

**Aegidiikirchplatz 5**

**48143 Münster**

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Köln  
Köln, den 04.10.2022  
Az. 641pa/033-2020#002  
EVH-Nr. 3435702**