

Bezirksregierung Düsseldorf



Az.: 25.17.01.02-20/6-18

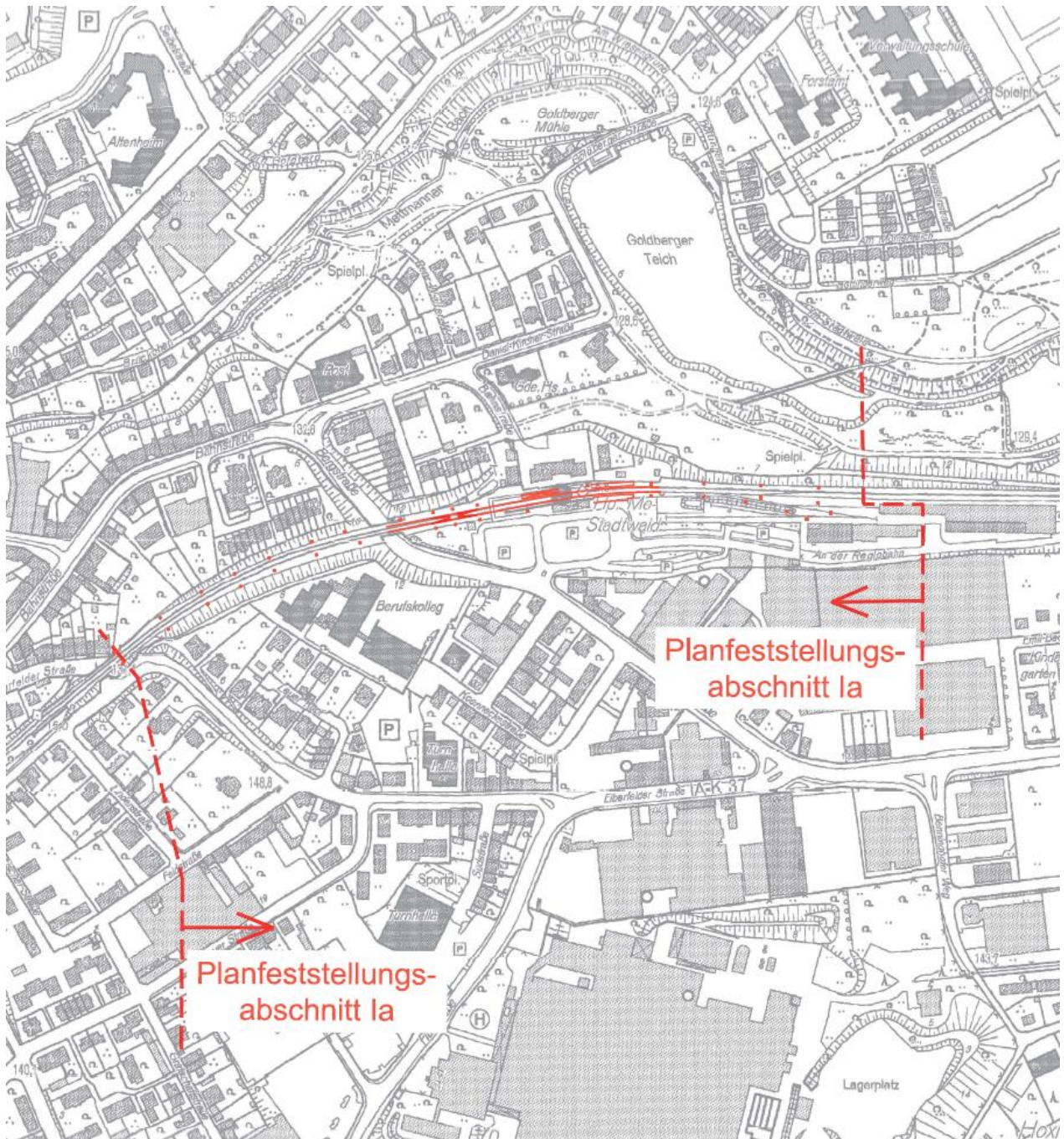
Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

**für die Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur S 28
im Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald
(Strecke 2423 Düsseldorf-Gerresheim – Dornap-Hahnenfurth;
Strecken-km 15,0+90 – 15,7+35)
(Planfeststellungsabschnitt - PFA Ia)**

Düsseldorf, den 26.05.2021

Übersichtslageplan



Inhaltsverzeichnis

Seite

Übersichtslageplan	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	9
A. Entscheidung	10
1. Feststellung des Planes	10
2. Landschaftsrechtliche Befreiungen	10
3. Festgestellte Planunterlagen	11
3.1 Planunterlagen aus der Offenlage	11
3.2 Deckblattunterlagen	12
3.3 Sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen	13
4. Nebenbestimmungen	13
4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise	13
4.2 Festsetzung der Rückschnittszone	14
4.3 Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen	15
4.4 Natur- und Landschaftsschutz	20
4.5 Bodenschutz	22
4.6 Kampfmittelangelegenheiten	25
4.7 Ver- und Entsorgungsanlagen	25
4.8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse	26
5. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	28
5.1 Entscheidung über Einwendungen	28
5.2 Berücksichtigte Stellungnahmen	29
B. Begründung	30
1. Das Vorhaben	30
2. Vorgängige Verfahren	30
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	31
3.1 Einleitung des Verfahrens	31
3.2 Auslegung der Planunterlagen	31
3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	32
3.4 Deckblatt	33
3.5 Erörterungstermin	33
3.6 Festsetzung der Rückschnittszone	34
4. Verfahrensrechtliche Bewertung	36
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	37

4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde	37
4.3	Anhörungsverfahren	37
4.4	Umfang der Planfeststellung	38
5.	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	39
5.1	Beschreibung der Umwelt	41
5.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	43
5.2.1	Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	44
5.2.2	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	50
5.2.2.1	Schutzgut Pflanzen	50
5.2.2.2	Schutzgut Tiere	55
5.2.3	Artenschutz	56
5.2.4	Schutzgut Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer	58
5.2.4.1	Schutzgut Boden	58
5.2.4.2	Grundwasser	59
5.2.4.3	Oberflächengewässer	59
5.2.5	Schutzgüter Luft / Klima und Landschaftsbild	60
5.2.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	60
5.2.7	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	62
5.2.8	Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete	62
5.3	Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG	63
5.3.1	Schutzgut Menschen einschließlich menschliche Gesundheit	63
5.3.2	Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschließlich biologische Vielfalt	66
5.3.3	Artenschutz	67
5.3.4	Schutzgut Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer	68
5.3.5	Schutzgüter Luft / Klima, Landschaftsbild	68
5.3.6	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	69
5.3.7	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	69
5.3.8	Alternativen	70
5.4	Zusammenfassung	71
6.	Materiell-rechtliche Bewertung	72
6.1	Planrechtfertigung	72
6.2	Planungsleitsätze	74
6.3	Abwägung	75
6.3.1	Grundsätzliches zur Abwägung	75
6.3.2	Verkehrliche Belange	76

6.3.3	Planungsvarianten	77
6.3.4	Immissionsschutz	77
6.3.4.1	Lärmschutz	77
6.3.4.2	Luftschadstoffe	90
6.3.4.3	Erschütterungen, sekundärer Luftschall	91
6.3.4.4	Elektromagnetische Störungen	96
6.3.4.5	Bauimmissionen und sonstige Auswirkungen der Bauphase	97
6.3.5	Gewässerschutz	99
6.3.5.1	Oberflächengewässer	100
6.3.5.2	Grundwasser	100
6.3.5.3	Stellungnahmen zum Gewässerschutz	101
6.3.6	Bodenschutz	101
6.3.6.1	Stellungnahmen zum Bodenschutz	102
6.3.7	Naturschutz und Landschaftspflege	103
6.3.7.1	Rechtsgrundlagen	104
6.3.7.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	105
6.3.7.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	106
6.3.7.4	Beschreibung der Beeinträchtigungen	109
6.3.7.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	111
6.3.7.6	Stellungnahmen zu Natur und Landschaft	114
6.3.8	Artenschutz	115
6.3.8.1	Rechtsgrundlagen	115
6.3.8.2	Prüfmethodik	117
6.3.8.3	Bestandserfassung	120
6.3.8.4	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	131
6.3.8.5	Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung	131
6.3.8.6	Stellungnahmen zum Artenschutz	132
6.3.9	Schutzgebiete und geschützte Biotope	133
6.3.10	Denkmalpflegerische Belange	133
6.3.11	Stellungnahmen der TÖB und Vereinigungen	133
6.3.12	Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange	138
6.3.12.1	Gesundheit	139
6.3.12.2	Eigentum	145
6.3.12.3	Inanspruchnahme von Grundstücken	146
6.3.12.4	Sonstige Auswirkungen auf Grundstücke / Einwendungen	150

6.3.12.5	Wertminderung / Wertverlust.....	152
6.3.12.6	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	155
6.3.12.7	Sonstige Einwendungen	156
6.4	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten	157
7.	Abschließende Bewertung	158
C.	Hinweise	160
1.	Entschädigungsverfahren.....	160
2.	Auslegung des Planes und Rechtswirkungen.....	161
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	162

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
BaustellV	Baustellenverordnung
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
26. BImSchV	Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EBA (2012)	Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Stand: Oktober 2012. Teil V: Behandlung besonders und streng geschützter Arten in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Bonn.
EBA (2014)	Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen. Teil III:

	Umweltverträglichkeitsprüfung, Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und –entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates v. 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
IGW	Immissionsgrenzwert
IO	Immissionsort
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
LANUV NRW	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG NRW	Landes-Bodenschutzgesetz NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatschutzgesetz)
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, Ausgabe 1999, ARS Nr. 20/1999 des BMVBW v. 20.9.1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 - (VkB. 1999, S 694)
Ril 882	Deutsche Bahn AG – Richtlinien der Modulgruppe 882 – Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990, ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr v. 10.4.1990 - StB 11/14.86.22- 01/25 Va 90 - (VkB. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 v. 25.4.1991 - StB 11/26/14.86.22-01/27 - Va 91 - (VkB. 1991 S. 480)
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
VGH	Verwaltungsgerichtshof
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates v. 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A. Entscheidung

1. Feststellung des Planes

Der von der Regiobahn GmbH aufgestellte Plan für die Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur S 28 im Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald wird gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) in Verbindung mit §§ 73 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102) – jeweils in der zurzeit gültigen Fassung – von der Bezirksregierung Düsseldorf einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Mettmann nach der Maßgabe dieses Beschlusses festgestellt.

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

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

2. Landschaftsrechtliche Befreiungen

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

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

3. Festgestellte Planunterlagen

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

3.1 Planunterlagen aus der Offenlage

Planunterlagen vom 23.03.2018, die in der Zeit vom 23.04.2018 bis zum 22.05.2018 in der Stadt Mettmann öffentlich ausgelegt haben.

Ifd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	20.03.2018	Text
2	Übersichtskarte	2.1	20.03.2018	100.000
3	Übersichtsplan	2.2	20.03.2018	25.000
4	Übersichtslageplan	3.1	20.03.2018	5.000
5	Schematischer Signallageplan (nur zur Information)	3.2	22.03.2018	Ohne
6	Übersichtsplan Oberleitung	3.3	20.03.2018	Ohne
7	Lageplan 01 (Gewerke)	4.1	20.03.2018	1.000
8	Regelquerschnitt 01	5.1	20.03.2018	100
9	Querprofil 01 (km 15,4+60)	5.2	20.03.2018	100
10	Querprofil 02 (km 15,6+82)	5.3	20.03.2018	100
11	Leitungsbestandsplan 01	9.1	20.03.2018	1.000
12	Bauwerksverzeichnis	10	20.03.2018	Text
13	Baustelleneinrichtungsplan 01	11.1	20.03.2018	1.000
14	Grunderwerbsplan 01	12.1	20.03.2018	1.000
15	Grunderwerbsverzeichnis	13	20.03.2018	Text

	Umweltverträglichkeitsstudie			
16	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung (§ 6 UVPG)	15.1	20.03.2018	Text
17	Umwelterklärung	15.2	20.03.2018	Text
	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
18	Landschaftspflegerischer Begleitplan	16.1	20.03.2018	Text
19	Bestands- und Konfliktplan 01	16.2	20.03.2018	1.000
20	Maßnahmenplan 01	16.3	20.03.2018	1.000
21	Artenschutzprüfung	17	20.03.2018	Text
	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung			
22	Schalltechnische Untersuchung	19.1	19.03.2018	Text
23	Erschütterungstechnische Untersuchung	19.2	19.03.2020	Text
24	EMV-Gutachten	20	27.10.2016	Text

3.2 Deckblattunterlagen

Deckblattunterlagen vom 20.08.2020

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	12.08.2020	Text
2	Lageplan 01	4.1	20.08.2020	1.000
3	Grunderwerbsplan 01	12.1	20.08.2020	1.000
4	Grunderwerbsverzeichnis	13	15.08.2020	Text
	Umweltverträglichkeitsstudie			
5	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung (§ 6 UVPG)	15.1	13.08.2020	Text
6	Umwelterklärung	15.2	13.08.2020	Text
	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
7	Landschaftspflegerischer Begleitplan	16.1	13.08.2020	Text
8	Bestands- und Konfliktplan 01	16.2	20.08.2020	2.000
9	Maßnahmenplan 01	16.3	20.08.2020	1.000
10	Artenschutzprüfung	17	13.08.2020	Text

11	Schalltechnische Stellungnahme Baulärm	19.3	20.05.2018	Text
----	---	------	------------	------

3.3 Sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum / Stand	Maßstab 1:
1	Schalltechnische Untersuchung Im- missionsort Bahnstraße 22 (IO 50- 52)	-	07.02.2020	Text

4. Nebenbestimmungen

4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

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

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

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

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

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

- 4.1.4 Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen

oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen enthalten, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.

4.1.5 Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Finanzierungs- bzw. Förderfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Eine Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens oder einzelner Maßnahmen kann aus diesem Beschluss nicht abgeleitet werden.

4.1.6 Im Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt. Über etwaige Entschädigungsansprüche ist in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, soweit eine freihändige Übereinkunft zwischen der Vorhabenträgerin und den Anspruchsberechtigten nicht zu erzielen ist (siehe auch Abschnitt C Ziffer 1).

4.1.7 Hinweis zu Geltungsdauer des Beschlusses

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

4.2 Festsetzung der Rückschnittszone

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

Die Rückschnittszone einschließlich des Wachstumszuschlags wird gem. Ril 882.0001 der Deutschen Bahn AG festgesetzt auf beidseitig 6 m ab Gleismitte des äußeren Gleises.

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

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

- 4.2.2 Die aufgrund von NB 4.2.1 geänderten Rückschnittszonen sind im Rahmen der Maßnahmen- und Ausführungsplanung darzustellen und bei den dinglichen Sicherungen, die nicht einvernehmlich mit Zustimmung der Grundstückseigentümer erfolgen, zu Grunde zu legen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind über die geänderten Rückschnittszonen zu informieren.

Die entsprechend geänderten Grunderwerbsverzeichnisse und –pläne sind Bestandteil des Deckblattes mit Stand vom 20.08.2020 (Abschnitt A Ziffer 3.2).

- 4.2.3 Die geänderten Rückschnittszonen sind bei der landschaftsrechtlichen Ausführungsplanung zu berücksichtigen und die diesbezüglich veränderten landschaftsrechtlichen Eingriffe mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Die geänderten Eingriffe sind bei der erforderlichen Nachbilanzierung des Kompensationsumfangs zu berücksichtigen (s. auch NB 4.4.1).

Der entsprechend geänderte LBP ist Bestandteil des Deckblatts mit Stand vom 20.08.2020 (Abschnitt A Ziffer 3.2).

- 4.2.4 Die Ausführungsplanung mit den geänderten Rückschnittszonen ist mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

4.3 Eisenbahntechnische Nebenbestimmungen

Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV NRW)

- 4.3.1 Bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung sind die anerkannten Regeln der Technik sowie insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung zu beachten:
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439)

- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO vom 08.05.1967, BGBl. S. 1563)
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang (Obri-NE und Az Obri-NE)
- Richtlinien der Modulgruppe 997 „Oberleitungsanlagen planen, errichten und instandhalten“, einschließlich Zeichnungsverzeichnis Elektrotechnik - Bau- und Ausrüstungstechnik Bahnanlagen (Ebs) der Deutschen Bahn AG
- Richtlinien der Modulgruppe 954.01 „Elektrische Energieanlagen“ der Deutschen Bahn AG
- Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ der Deutschen Bahn AG (Stand: 01.07.2019)
- VV Bau-STE „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen“ des Eisenbahn-Bundesamtes, in sinngemäßer Anwendung
- DIN EN 50119 „Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen, Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb“
- DIN EN 50121-X „Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit“
- DIN EN 50122-1 „Bahnanwendungen - Ortsfeste Anlagen - Elektrische Sicherheit, Erdung und Rückleitung“
- Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV)
- Arbeitsblatt DVGW GW 28 „Beurteilung der Korrosionsgefährdung durch Wechselstrom bei kathodisch geschützten Stahlrohrleitungen und Schutzmaßnahmen“

4.3.2 Auf die Beachtung der berufsgenossenschaftlichen Vorschriften für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (DGUV) während der Bauausführung, hier insbesondere:

- DGVV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“
- DGVV Vorschrift 73 „Schienenbahnen“
- DGVV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“,
wird hingewiesen.

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

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

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

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

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

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

- 4.3.6 Die unter Punkt 4.3.5 aufgeführten geänderten bzw. neu errichteten Anlagen sind durch einen vom Eisenbahn- Bundesamt für das jeweilige Fachgebiet bzw. die jeweilige Bauform der vorgesehenen Technik anerkannten Gutachter (Abnahmeprüfer) örtlich abzunehmen.

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

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

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

4.3.9 Allgemeine Hinweise:

A Ausführungsplanung und Bau der elektrischen Anlagen für den Bahnstrom:

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

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

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

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

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

4.4 Natur- und Landschaftsschutz

4.4.1 Nebenbestimmungen / Hinweise der Höheren Naturschutzbehörde (HNB)

- 4.4.1.1 Die in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Stand 13.08.2020) und in der Artenschutzprüfung (Stand 13.08.2020) dargestellten Maßnahmen sind einzuhalten und durchzuführen. Abweichungen sind nur insoweit zulässig, wie sie durch nachfolgende Nebenbestimmungen festgelegt werden.
- 4.4.1.2 Die Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen sind nach Abschluss der Baumaßnahme umzusetzen.
- 4.4.1.3 Die Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu pflegen und zu erhalten.
- 4.4.1.4 Zaunanlagen (Maßnahme V2) sind unmittelbar angrenzend an das zu schützende Objekt, hier eines Gehölzstreifens angrenzend an eine Baueinrichtungsfläche, anzulegen.
- 4.4.1.5 Eingriffe in Pflanzenbestände sind zur Gewährleistung der artenschutzrechtlichen Belange nur innerhalb eines Zeitraums vom 1.10. bis 28.02. zulässig.
- 4.4.1.6 Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte landschaftspflegerische Baubegleitung einzusetzen sowie eine ausreichende Präsenz dieser Person vor Ort zu gewährleisten. Durch die landschaftspflegerische Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in den landschaftspflegerischen Begleitplänen und im Artenschutzfachbeitrag sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden. Bei der konkreten Maßnahmenumsetzung ist der Leitfaden des MKULNV „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen/Maßnahmensteckbriefe“, 2013 zu beachten.
- 4.4.1.7 Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen ist die mit der landschaftspflegerischen Baubegleitung beauftragte Person der Bezirksregierung Düsseldorf als Höhere Naturschutzbehörde mit Name, Anschrift, Telefon und Mailadresse mitzuteilen.

- 4.4.1.8 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der Bezirksregierung Düsseldorf als Höhere Naturschutzbehörde sowie dem Kreis Mettmann als Untere Naturschutzbehörde umgehend schriftlich mitzuteilen.
- 4.4.1.9 Vor der Baustelleneinrichtung sind die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung fachgutachterlich auf ihre aktuelle Relevanz zu überprüfen. Sollten bisher nicht relevante Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden können, sind dies verursachende Handlungen nicht zulässig. Das weitere Vorgehen ist kurzfristig mit der zuständigen Planfeststellungs- und Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 4.4.1.10 Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich und die artenschutzrechtliche Prüfung hinausgehende Flächeninanspruchnahme oder Beeinträchtigung ist nicht zulässig.
- 4.4.1.11 Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden, ist diese zu minimieren. Das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“) oder vergleichbarer Veröffentlichungen zur Lichtemission in ihren aktuellen Fassungen zu berücksichtigen.
- 4.4.1.12 Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der HNB seitens der ökologischen Baubegleitung zu berichten (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HNB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.

4.4.2 Nebenbestimmungen und Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) beim Kreis Mettmann

4.4.2.1 Vor Beginn der Arbeiten ist der UNB ein Bauzeitenplan unter Berücksichtigung der Reproduktionszeiten der vorkommenden besonders und streng geschützten Arten vorzulegen.

4.4.2.2 Durchsichtige und / oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen sind zur Verhinderung von Vogelschlag zu vermeiden. Sind aus Sicherheitsgründen durchsichtige und / oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen an Bahn- und Bussteigen unvermeidbar, so sind diese wie folgt zu gestalten:

- Einsatz von Glas mit kontrastreichen Mustern, die für Vögel ein Hindernis darstellen, wie zum Beispiel durch Siebdruck oder Verätzungen oder
- Einsatz von mattem, milchigem Glas, um die Durchsicht zu verhindern oder
- engmaschiger Aufdruck wie Werbezüge oder
- Markierungen von der Außenseite.

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

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

4.5 Bodenschutz

Nebenbestimmungen

4.5.1 Der Baubeginn ist der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) des Kreises Mettmann (Frau Loleit: 02104-992871) mindestens 10 Arbeitstage vorher anzuzeigen.

- 4.5.2 Erfahrungsgemäß fällt bei Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gleisanlagen Gleisschotter unterschiedlicher Qualität an. Zur Überprüfung der Schadstoffbelastungen (z.B. durch Schwermetalle, Schmieröl, Herbizide etc.) des Gleisschotters und des freigelegten Bodens sind die Arbeiten unter fachgutachterlicher Aufsicht durchzuführen. Der beauftragte Bodengutachter ist der UBB Mettmann vor Baubeginn zu benennen. Ich empfehle im Vorfeld der Baumaßnahme entsprechende Gleisschotter- und Bodenuntersuchungen durchzuführen.
- 4.5.3 Die gutachterliche Begleitung der Erdarbeiten sowie die Ordnungsmäßigkeit von Aushub-, Entsorgungs- und Verfüllmaßnahmen sind von dem zu beauftragenden Sachverständigen in einem Abschlussbericht gegenüber der UBB Mettmann verantwortlich zu dokumentieren, nachvollziehbar darzustellen und der UBB Mettmann unaufgefordert unverzüglich nach Fertigstellung vorzulegen. Der Abschlussbericht soll folgende Inhalte umfassen:
- Textteil: Beschreibung der Abbruch- / Baumaßnahme, der Bodenbewegungen, der Belastungssituation und der Entsorgungswege sowie der Qualität und Menge von angeliefertem Bodenmaterial
 - Anlagen:
 - Lageplan (Darstellung Aushub belasteter Bodenbereiche und verbliebene Restbelastungen)
 - Fotodokumentation
 - Deklarationsanalytik
 - Entsorgungsnachweise.
- 4.5.4 Die UBB Mettmann legt die Grenzwerte tolerierbarer Restgehalte für den Verbleib bzw. Wiedereinbau sowie für zwingend auszuräumende Massen fest, die entsprechend den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen einer externen Entsorgung zuzuführen sind. Die Wiederverfüllung von Aushubbereichen sowie die Verwertung von Boden auf dem Grundstück dürfen erst nach Freigabe durch die UBB Mettmann erfolgen.

- 4.5.5 Zur Aufnahme belasteter Materialien, die nicht vor Ort verbleiben oder verwertet werden können und einer externer Entsorgung zugeführt werden müssen, sind wasserdichte Container in ausreichender Zahl vorzuhalten. Eine Zwischenlagerung von Abfällen ist auf dem Grundstück nicht zulässig. Die Satzung über die Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung im Kreis Mettmann (Abfallsatzung) in der jeweils gültigen Fassung ist zu beachten.
- 4.5.6 Verunreinigter Bodenaushub ist entsprechend den geltenden abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß gegen Nachweis zu entsorgen.
- 4.5.7 Es ist sicherzustellen, dass bei der Bauausführung keine zusätzlichen Boden- oder Grundwasserverunreinigungen zu besorgen sind. Es ist besonders darauf zu achten, dass keine der evtl. im Untergrund vorhandenen Schadstoffe durch die Baumaßnahme (teilweise Oberflächenentsiegelung, Bodenbewegung) mobilisiert und in das Grundwasser eingetragen werden.
- 4.5.8 Die Bauabnahme darf erst erfolgen, wenn von der UBB Mettmann die Einhaltung der vorgenannten Auflagen schriftlich bestätigt ist.
- 4.5.9 Hinweise:
- 4.5.9.1 Die UBB Mettmann weist darauf hin, dass im Bereich der Gleistrassen in der Regel belastete Gleisschotter (Schwermetalle, Arsen, PAK, MKW etc. sowie Herbizide) vorhanden sind. Vor dem Hintergrund, dass auch Anhebungen von Gleiskörpern etc. geplant sind, wird empfohlen, im Vorfeld der Baumaßnahmen eine Untersuchung der Gleisschotter in Anlehnung an die TR Altschotter (DB Netz: Technischer Umweltschutz; Bautechnik, Leit-Signal- und Kommunikationstechnik; Verwertung von Altschotter, Richtlinie 880.4010, gültig ab 01.02.2003) hinsichtlich einer fachgerechten Entsorgung/Verwertung durchzuführen.
- 4.5.9.2 Sollten augenscheinlich oder geruchlich auffällige Materialien vorgefunden werden, die nicht als natürliche Locker- bzw. Festgesteine bezeichnet werden können und die in den vorliegenden Gutachten bisher nicht beschrieben sind, ist unverzüglich die UBB Mettmann zu verständigen.
- 4.5.9.3 Im Rahmen der Bauausführung wird Aushub als Abfall zur Beseitigung oder zur Verwertung anfallen. Falls Abfall zur Beseitigung anfällt, ist die Satzung

über die Abfallwirtschaft und Abfallentsorgung im Kreis Mettmann (Abfallsatzung) in der zurzeit gültigen Fassung zu beachten.

- 4.5.9.4 Grundlage für die Verwertung von Aushub auf dem Grundstück des Vorhabens sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA, Stand: Nov. 2003). Sofern für Verfüllungen oder Anschüttungen andere Materialien als natürliche, unbelastete Locker- oder Festgesteine verwendet werden, ist dies nur nach Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann zulässig.

4.6 Kampfmittelangelegenheiten

- 4.6.1 Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und –stilllegungen zu vermeiden.
- 4.6.2 Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs- / Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) vorzulegen.

4.7 Ver- und Entsorgungsanlagen

Westnetz GmbH

- 4.7.1 Die Planauskunft ist maximal für einen Zeitraum von drei Wochen, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung der Unterlagen durch die Westnetz GmbH, gültig. Der Zeitraum zwischen dem Zeitpunkt der Auskunftserteilung und dem Baubeginn darf nicht länger als zehn Tage sein, andernfalls wird eine erneute Planauskunft erforderlich.
- 4.7.2 Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den Plänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind und zum Zeitpunkt der Verlegung aufgenommen wurden. Mit Abweichungen muss daher gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass

erdverlegte Kabel und Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und auf dem kürzesten Weg verlaufen.

- 4.7.3 Vor Beginn der Arbeiten in der Nähe von Hochdruck-Gasleitungen (rot in der Sparte Gas ausgeprägt) muss durch die zuständige Betriebsabteilung der Westnetz GmbH anhand des aktuellen Planwerks zwingend eine Einweisung vor Ort durchgeführt werden. Spätestens 3 Arbeitstage (montags bis freitags) vor Beginn der Arbeiten ist Kontakt mit der Westnetz GmbH unter der Rufnummer „Technische Meldeannahme (TMA) 0800 93786389* (Stichwort: TECHNIK oder PLANAUSKUNFT)“ aufzunehmen.
- 4.7.4 Beschädigungen der Versorgungseinrichtungen sind unverzüglich der Störungsannahme der Westnetz GmbH zu melden.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen der Westnetz GmbH vom 06.04.2018 und 23.04.2018 hingewiesen.

4.8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

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

Für den Fall, dass es darüber hinaus zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm kommen sollte, wird auf die Regelung in Abschnitt A Ziffer 4.8.4 verwiesen.

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

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

Die erforderlichen Genehmigungen sind vor Beginn der Maßnahmen bei der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Mettmann zu beantragen.

4.8.2 Beeinträchtigungen in der Bauphase

Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Dabei ist die mit Runderlass des MKULNV NRW vom 04.08.2010 übersandte „Arbeitshilfe zur Bekämpfung von Staubemissionen durch Baustellen“ zu berücksichtigen.

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

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

4.8.3 Erschütterungsimmissionen in der Bauphase

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

4.8.4 Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase

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

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

Darüberhinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

4.8.5 Beweissicherung für Erschütterungsimmissionen

Beim Bau der beantragten Maßnahme ist ein Beweissicherungsverfahren für das denkmalgeschützte Gebäude Bahnstraße 22 in Mettmann durchzuführen. Hierzu sind vor, während des Baus und nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke an dem Gebäude Beweissicherungsmessungen für Erschütterungsimmissionen durchzuführen. Der Zustand der vorhandenen Bebauung ist vor und nach Inbetriebnahme der Elektrifizierung festzustellen und zu dokumentieren. Die Eigentümer erhalten eine Ausfertigung der Ergebnisse.

5. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

5.1 Entscheidung über Einwendungen

Im Rahmen der Offenlage und Einwendungsfrist wurde 1 Einwendung von den Eigentümern eines Grundstücks fristgerecht erhoben. Im weiteren Verlauf des Beschlusses werden diesbezüglich ausschließlich die Formulierungen „den Einwenden“ oder „Einwendungen“ verwendet.

Aufgrund der Einwendungen, aber auch der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erfolgte im laufenden Verfahren eine Umplanung der Maßnahme

(siehe Deckblattunterlagen, Abschnitt A Ziffer 3.2), wodurch auch den Einwendungen zum Teil Rechnung getragen wurde. Insbesondere kommt es zu einer deutlichen Reduzierung der Rückschnittszone und damit der Grundstücksinanspruchnahmen. Die Deckblattunterlagen wurden den von den Änderungen Betroffenen und den Einwendern von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis gegeben. Den Einwendern wurde die Möglichkeit einer abschließenden Rückäußerung gegeben, welche Einwendungen unter Berücksichtigung der Ausführungen im Erörterungstermin und der Darstellungen im Deckblatt in welchem Umfang aufrechterhalten werden. Mit Schreiben vom 19.10.2020 haben die Einwender hierzu mitgeteilt, dass die Einwendungen aufrechterhalten werden. Die aufrechterhaltenen Einzelaspekte der Einwendung werden im Teil B Ziffer 6.3.12 sowie allgemein insgesamt in Teil B Ziffer 6 dieses Planfeststellungsbeschlusses abschließend behandelt und die Einwendungen werden, soweit sie bei der Planfeststellung keine Berücksichtigung gefunden haben und dadurch erledigt sind, aus den dort genannten Gründen zurückgewiesen.

5.2 Berücksichtigte Stellungnahmen

Die Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, sofern sie durch

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

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist die Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur S 28 im Bereich des Bahnhofs (Bf) Mettmann-Stadtwald einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Mettmann im Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Maßnahme besteht im Wesentlichen aus der Verlegung der Oberleitungsanlage einschließlich der Aufstellung von Oberleitungsmasten, der Anpassung von Versorgungsleitungen und Zuwegungen, der Verlängerung der Bahnsteige sowie der Anhebung der Gleislage im Bahnhofsbereich für den barrierefreien Ein- / Ausstieg.

Der aktuell zu bescheidende PFA Ia umfasst den Bf Mettmann Stadtwald von der westlichen Bahnhofseite (km 15,0+90) bis zum östlich angrenzenden Planfeststellungsbereich (Aus- und Neubaustrecke - PFA I) in km 15,7+35.

Neben der Errichtung der elektrischen Anlage sind die Gleise im Bereich des Bahnhofs um ca. 20 cm anzuheben, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Die bisherige Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante (SO) muss aufgrund der geänderten Fahrzeughöhe auf 76 cm über SO reduziert werden. Dies erfolgt durch die Anhebung der Gleise; die Bahnsteige bleiben in der Höhe unverändert.

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

2. Vorgängige Verfahren

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

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens

Der Antrag der Vorhabenträgerin auf Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 18 AEG i. V. m. Teil V Abschnitt 2 VwVfG wurde am 23.03.2018 bei der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) eingereicht.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Der Plan hat gemäß § 18 AEG i.V.m. § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 23.04.2018 bis einschließlich 22.05.2018 in der Stadt Mettmann (Rathaus, Abteilung Stadtplanung der Stadt Mettmann, Neanderstraße 85, 3. Obergeschoss, Zimmer N 315) während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Stadt Mettmann hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht, und zwar im Amtsblatt der Stadt Mettmann Nr. 7/2018 am 13.04.2018. Der Text der ortsüblichen Bekanntmachung enthielt die nach § 73 Abs. 5 VwVfG aufzunehmenden Hinweise auf den Zeitraum der Auslegung, die Frist für Einwendungen, die Stellen, wo Einwendungen vorzubringen sind und zum Erörterungstermin. Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Stadt Mettmann von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

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

Die Planunterlagen für das Anhörungsverfahren wurden entsprechend den üblichen Anforderungen an die Erstellung und den Umfang von Planunterlagen ausgearbeitet, sie umfassen die auf die Planfeststellung abgestellten und unter Abschnitt A Ziffer 3.1 aufgeführten Unterlagen.

3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

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

- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 22
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 51
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 52
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 54
- Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 55
- DB Netz AG Immobilienservice
- Deutsche Telekom AG Netzproduktion GmbH
- Kreis Mettmann
- Kreispolizeibehörde Mettmann
- Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln
- Stadt Mettmann
- Stadtwerke Erkrath
- Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
- Westnetz GmbH, Dortmund (Hochspannung)
- Westnetz GmbH, Neuss

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

3.4 Deckblatt

Während der gesetzlichen Einwendungsfrist wurde 1 Einwendung gegen den ausgelegten Plan erhoben (s. Abschnitt A Ziffer 5.1). Im Rahmen der Auswertung der Privateinwendung sowie der Stellungnahmen der TÖB und Leitungsträger durch die Vorhabenträgerin ergaben sich berechtigte Änderungen und Ergänzungen (Anpassung der Rückschnittszone), die in einem Deckblatt (Deckblatt 1) zusammengefasst wurden. Der Umfang des Deckblattes ergibt sich aus Abschnitt A Ziffer 3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ergänzende Offenlage des Deckblattes erfolgte nicht, da sich die Betroffenheiten deutlich reduzierten.

Das Deckblatt wurde gleichwohl der HNB und dem Kreis Mettmann als UNB aufgrund der Reduzierung der naturschutzrechtlichen Eingriffe zur Stellungnahme übersandt als auch den Einwendern aufgrund der Reduzierung des Grundstückseingriffs zur Kenntnisnahme und ggfs. Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

3.5 Erörterungstermin

Nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG und § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG hat die Planfeststellungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig gegen den Plan erhobene Einwendung, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Absatz 4 Satz 5 VwVfG sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, zu erörtern. Die Anhörungsbehörde kann nach § 18a Ziffer 1 Satz 1 AEG auf einen Erörterungstermin verzichten.

Während der gesetzlichen Frist wurde 1 Einwendung gegen den ausgelegten Plan fristgerecht erhoben, zu der sich die Vorhabenträgerin schriftlich geäußert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Fachbehörden, die Träger öffentlicher Belange (TÖB) und die Einwender gemäß § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG zum Erörterungstermin eingeladen. Mit der Einladung wurde der die jeweilige Stellungnahme betreffende Teil der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin übersandt.

Der Erörterungstermin wurde gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG von der Stadt Mettmann im Amtsblatt Nr. 1/2020 am 10.01.2020 mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntgemacht. In der Bekanntmachung wurde auf den Beginn und den Ort des Erörterungstermins ebenso hingewiesen wie auf die Nichtöffentlichkeit des Termins, die entsprechenden Einlassvoraussetzungen sowie darauf, dass bei Ausbleiben einer / eines Beteiligten und / oder deren / dessen Bevollmächtigte/r auch ohne sie/ihn verhandelt und entschieden werden kann (§ 67 Abs. 1 Satz 3 VwVfG).

Der Erörterungstermin fand am 21.01.2020 im Hotel Wyndham Garden Düsseldorf Mettmann, Peckhauser Straße 5, 40822 Mettmann statt.

Über den Erörterungstermin wurde ein Ergebnisprotokoll erstellt.

In dem Termin konnten die Einwendungen und Bedenken gegen das Vorhaben erörtert sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die von der Vorhabenträgerin gegebenen und in das Ergebnisprotokoll über den Erörterungstermin aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

Das Ergebnisprotokoll wurde den Beteiligten nach Fertigstellung zur Kenntnis übersandt.

3.6 Festsetzung der Rückschnittszone

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

Richtlinie wird von der Regiobahn angewendet und auch in diesem Beschluss als zu beachten festgesetzt (Abschnitt A Ziffer 4.3.1).

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

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

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

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

Hinsichtlich der Ausdehnung der Rückschnittszone sind größere Ausdehnungen je nach Gegebenheiten möglich. Diese sind hinsichtlich der besonderen

Umstände besonders zu begründen. Dies ist im vorliegenden Verfahren nicht der Fall, sodass eine Festlegung der Regelwerte erfolgt.

An die Rückschnittszone schließt sich die Stabilisierungszone an.

Die in die Offenlage gebrachten Planunterlagen sehen grds. einen größeren Bereich von bis zu 9 m ab Gleismitte des jeweils äußeren Gleises vor. Im Rahmen der Prüfung des Antrages im Planfeststellungsverfahren wurde diese Ausdehnung infrage gestellt. Die Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass diese ursprünglich beantragte Ausdehnung der Rückschnittszone zu umfangreich ist und nicht planfestgestellt wird (s. Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 4.2.1). Die Planunterlagen sind im weiteren Verfahren durch das Deckblatt entsprechend angepasst worden.

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

Da sich die Grundstücksinanspruchnahmen und naturschutzrechtlichen Beeinträchtigungen insgesamt deutlich reduzieren, war keine erneute Offenlage der angepassten Planunterlagen erforderlich. Die HNB hat dem Deckblatt am 05.10.2020 hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Auswirkungen zugestimmt (siehe NB Abschnitt A Ziffer 4.4).

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen der §§ 18, 18a AEG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG.

Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Gem. § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Insoweit bedarf es auch für die Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur und die sie begleitenden Maßnahmen im Bahnhof Mettmann-Stadtwald eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

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

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

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

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 18a AEG und § 73 VwVfG ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Abschnitt B Ziffern 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin

enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, lärmtechnischen Unterlagen, landschaftspflegerischem Begleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

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

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

4.4 Umfang der Planfeststellung

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

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

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über An-

schluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen“. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, „die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988, 4 C 54.84, DVBl. 1988, S. 843 (843 ff)).

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

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

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

5. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Für das vorliegende Vorhaben findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12.02.1990 i.d.F. vom 24.02.2010 (Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt; UVPG alt) Anwendung. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 i.d.F. vom 08.09.2017 (UVPG neu) findet nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG keine Anwendung, wenn vor dem 16.05.2017 das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Absatz 1 eingeleitet wurde. Für das vorliegende Verfahren wurde auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 28.01.2016 ein Scoping-Verfahren zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für die zu erstellende UVP durchgeführt. Die Festlegung des Untersuchungsrahmens erfolgte mit Schreiben vom 26.07.2016. Das Verfahren wurde demnach vor dem 16.05.2017 eingeleitet, sodass das UVPG (alt) für dieses Planfeststellungsverfahren Anwendung findet. Die Beantragung der Planfeststellung mit den Unterlagen nach § 6 UVPG (alt) erfolgte mit Schreiben vom 23.03.2018.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Vorhabenträgerin gemäß § 6 UVPG (alt) zu Beginn des Verfahrens erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planunterlagen sind, den nach § 7 UVPG (alt) zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG alt) erfolgte hier durch eine ortsübliche Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen, in der auch auf das beantragte Zulassungsverfahren für das Eisenbahnvorhaben und die zuständige Verfahrensbehörde, dessen UVP-Pflicht und auch darauf hingewiesen wurde, dass die offengelegten Planunterlagen die notwendigen Angaben zur UVP enthalten, was

ausnahmslos für alle ausgelegten Erläuterungsberichte zu den Fachplanungsunterlagen in übersichtlicher Art und Weise zutrifft. Das Anhörungsverfahren entsprach damit den Anforderungen des § 18a AEG i.V.m. § 73 Abs. 3 und 4 bis 7 VwVfG (§ 9 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 1a UVPG alt).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG (alt) ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 18 AEG verlangt insoweit nicht mehr (siehe zum wortgleichen § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 – 4 C 5.95).

Hinsichtlich der im Rahmen der Vorhabenplanung und der Umweltverträglichkeitsstudie zu prüfenden Vorhabenvarianten wird darauf hingewiesen, dass für die Elektrifizierung selbst keine alternativen Varianten bestehen. In Teilbereichen wurden im Rahmen der Vorplanung Varianten in Bezug auf die Führung der Speiseleitung, der Anordnung von Oberleitungsmasten sowie die Anpassung der Einstiegshöhen von 96 cm über Schienenoberkante (SO) auf 76 cm über SO an den Bahnsteigen durchgeführt. Hierzu wird auf Abschnitt B Ziffer 6.3.3 verwiesen.

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

5.1 Beschreibung der Umwelt

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

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

sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

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

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

Die folgenden Darstellungen beruhen daher auch auf den Angaben der Vorhabenträgerin aus ihrem Antrag vom 23.03.2018, zuletzt ergänzt mit dem Deckblatt vom 20.08.2020 mit folgenden Unterlagen:

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

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

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

Der Planungsraum liegt innerhalb des Gebietes des Kreises Mettmann in der Stadt Mettmann im Bereich Mettmann-Stadtwald.

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass alle durch das geplante Vorhaben zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen vollständig erfasst werden können. Berücksichtigt wurden dabei die Reichweite der Wirkfaktoren des Vorhabens und von Wirkungspfaden der lokalen Ausbreitung im Zusam-

menhang mit den betroffenen Schutzgütern einerseits sowie die Funktionszusammenhänge der Schutzgüter im Hinblick auf deren Wechselwirkungen und auf spätere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen andererseits.

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

Der Untersuchungsraum umfasst den unmittelbaren Eingriffsort der geplanten Baumaßnahmen. Hierdurch lassen sich nahezu alle relevanten Schutzgüter im Sinne des UVPG umfassend darstellen. Der Untersuchungsraum zur Bewertung der artenschutzrechtlichen Belange ergibt sich aus dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.

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

5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die vorhabenbedingten Wirkungen lassen sich grundsätzlich in drei Kategorien einteilen:

1. baubedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch den Bau der Eingriffsobjekte
2. anlagebedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch die Eingriffsobjekte selbst (Existenz)

3. betriebsbedingte Wirkungen = Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Eingriffsobjekte und Beeinträchtigungen durch Stör- bzw. Unfälle

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

5.2.1 Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

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

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

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

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

Die räumliche Erfassung der Umwelt für das Schutzgut Mensch ist auf die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Wohnumfeld, Erholung und Freizeit ausgerichtet. Das westliche Umfeld der Bahnanlagen im Vorhabenbereich Mettmann-Stadtwald besteht gem. Flächennutzungsplan der Stadt Mettmann (Stand: 13.12.2013) zum überwiegenden Teil aus Wohnbauflächen und besonderen Wohngebieten sowie Flächen für den Gemeinbedarf (Berufskolleg Neandertal). Das östliche Umfeld der Bahnanlagen wird südlich der Bahntrasse geprägt durch großflächige Gewerbegebiete. Der Stadtwald Mettmann nördlich der Bahntrasse ist charakterisiert durch eine Parkanlage sowie durch Flächen für die Forstwirtschaft und Wasserflächen mit Erholungsfunktion.

Bedingt durch die Lage am Rand eines verdichteten städtischen Raumes bestehen in den Siedlungs- und Erholungsbereichen z. T. erhebliche Vorbelastungen insbesondere durch die vorhandenen Lärmimmissionen im Umfeld von Verkehrswegen sowie in den Einwirkungsbereichen lärmemittierender Gewerbe- und Industrieflächen.

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

Grundlage der folgenden Ausführungen sind insbesondere die Schall- und Erschütterungsgutachten (Anlagen 19.1 bis 19.3 der Planunterlagen) sowie das EMV-Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 20 der Planunterlagen).

Das Schallgutachten behandelt u.a. die Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen anhand der Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV). Zu berücksichtigen ist grds. sowohl die Elektrifizierung selbst als auch die damit verbundene leichte Erhöhung der Gleislage von 20 cm im Bahnhof Mettmann-Stadtwald. Bei beiden Maßnahmen handelt es sich grds. um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV.

Zu prüfen ist, inwieweit, bedingt durch den erheblichen baulichen Eingriff, eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

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

Wohnen und Wohnumfeld

Zu den betriebsbedingten Schallimmissionen ist festzustellen, dass in Bereichen abseits der Haltepunkte die einzige durchzuführende Baumaßnahme die Elektrifizierung der Strecke ist. Als Konsequenz hieraus werden die bislang auf den Strecken der Regiobahn eingesetzten Dieseltriebwagen der Linie S 28 mit Wellen- und Radbremsscheibenbremsen durch Elektrotriebwagen mit Radscheibenbremsen ersetzt. Hieraus ergeben sich für den Betrieb der Linie S 28

mit Elektrotriebwagen niedrigere Schallpegel. Der Einbau von Weichen führt ebenfalls nicht zu einer Änderung des Schallpegels.

Die Schalltechnische Untersuchung zeigt, dass sich an keinem der betrachteten Immissionsorte eine Erhöhung des Schallimmissionspegels ergibt. Der Austausch des Wagenmaterials überwiegt einer möglichen, durch die leichte Erhöhung der Gleislage verursachten Erhöhung der Schallimmissionen.

Erschütterungen / Sekundärluftschall Fahrbetrieb

Aufgrund der geplanten Ausbaumaßnahmen der Regiobahn-Infrastruktur S 28 im Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald (PFA Ia „Elektrifizierung von km 15,090 bis km 15,735 und die Erhöhung der Trasse im Bahnsteigbereich um 20 cm“) wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen in schutzbedürftigen Nutzungen wurden mit Hilfe von an einer vergleichbaren Strecke gemessenen Erschütterungsspektren überschlägig prognostiziert und mit den Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 verglichen.

Aus der Prognose ergibt sich ein Korridor von 35 m Abstand zur Gleistrasse, innerhalb derer eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, für Wohngebiete im Tages- und Nachtzeitraum nicht ausgeschlossen werden kann. Innerhalb dieses Korridors befinden sich im PFA Ia Wohngebäude.

Durch die Elektrifizierung der Strecke und den Einsatz von Elektrotriebwagen ist keine nennenswerte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu erwarten, da für die Erschütterungsimmissionen die Masse und Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Züge, die Bodenbeschaffenheit und die Bauart der Gebäude ausschlaggebend sind. Durch die geänderten Radsatzmassen der Züge sind allenfalls nur marginale Änderungen der Erschütterungsimmissionen zu erwarten.

Ebenfalls nur marginale Änderungen der Erschütterungsimmissionen sind durch die Gleisanhebung zu erwarten.

Aus beiden genannten baulichen Eingriffen sind also keine nennenswerten Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen zu erwarten. Daher ist davon auszugehen, dass durch die geplanten Ausbaumaßnahmen keine wesentlichen Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen im Sinne des Urteils des BVerwG

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

Schallschutz für den Baubetrieb

Die baubedingten Lärmimmissionen waren nicht Gegenstand des vorliegenden Schallgutachtens (Anlage 19.1). Allerdings wurde mit dem Deckblatt ein ergänzendes Gutachten zum Baulärm vorgelegt (Anlage 19.3 der Planunterlagen).

Durch die Errichtung der Oberleitungsmaste kommt es zu der baustellenüblichen Lärmbelastung der umliegenden Nachbarschaft. Im Nahbereich können im Tageszeitraum Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm für Wohngebiete von mehr als 20 dB(A) an den Fassaden der Gebäude vorliegen. Aufgrund des Arbeitsfortschritts der Baumaßnahme ist für ein bis zwei Tageszeiträume mit diesen Überschreitungen an Gebäuden im Nahbereich zu rechnen.

In Abständen von mehr als 60 Metern sind Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm unterhalb von 10 dB zu erwarten. Die Beurteilungspegel bewegen sich hier in einem Pegelbereich für den die Immissionsrichtwerte für gemischte Gebiete und Gebiete mit vorwiegend gewerblichen Anlagen vorgesehen sind. Aufgrund des Arbeitsfortschritts und der Abstandsverhältnisse benachbarter Maste können Überschreitungen in dieser Höhe vsl. innerhalb von Tageszeiträumen mit einer Dauer von 8 bis 10 Tagen vorliegen.

Aufgrund der Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm sind neben Vermeidungsmaßnahmen, die dem Stand der Technik entsprechen, auch mögliche Beschränkungen zu prüfen. Diese Beschränkungen reduzieren die Lärmbelastung auf ein Mindestmaß und sind häufig nichttechnischer Natur.

Im vorliegenden Fall verzichtet die Vorhabenträgerin auf lärmintensive Rammarbeiten (Vibrationsramme etc.) zur Erstellung der Oberleitungsmaste. Durch

die Wahl des beschriebenen Verfahrens reduziert sich die Lärmbelastung um bis zu 15 Dezibel; eine deutlich höhere Lärmbelastung wird somit vermieden.

Darüber hinaus beschränkt die Vorhabenträgerin die tägliche Betriebszeit der Baumaßnahmen auf 8 Stunden im Tageszeitraum. Aufgrund dieser Beschränkungsmaßnahme reduziert sich der Beurteilungspegel um weitere 5 Dezibel. Der Vorhabenträger verzichtet zudem auf Arbeiten während des Nachtzeitraums.

Eine Einhaltung des Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm ließe sich durch das Aufstellen von Schallschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 15 Metern realisieren. Aufgrund der Dauer der Lärmbelastung von wenigen Tagen sowie des täglichen Fortschreitens der Arbeiten erscheint diese Maßnahme unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht verhältnismäßig. Es ist zudem nicht sichergestellt, dass Lärmschutzwände eine Einhaltung des Immissionsrichtwertes garantieren können.

Im vorliegenden Fall reichen vsl. für eine Einhaltung eines Innenpegels von 55 dB(A) im Tageszeitraum gemäß VDI 2719 standardisoliertverglaste Fenster aus, wenn die Fenster während der Bauarbeiten geschlossen gehalten werden.

Erschütterungen / Sekundärluftschall des Baubetriebes

Im Rahmen der Betrachtungen zum zu erwartenden Umfang der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen durch den Baubetrieb ist davon auszugehen, dass im Wesentlichen die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Baustellen eingehalten werden. Gleiches gilt im Hinblick auf die Körperschallimmissionen. Erschütterungen und Auswirkungen auf den Körperschall können sich im Rahmen der Bauarbeiten im Wesentlichen durch die Gründung der Oberleitungsmasten ergeben. Als Gründung werden Rammpfahlgründungen bzw. Bohrpfahlgründungen mit Stahlbetonköpfen in Verbindung mit Stahlprofilmasten (Peinermasten) und Stahlwinkelmasten vorgesehen. Sie entsprechen Standardlösungen nach aktuellem Stand der Technik bei entsprechend tragfähigen Böden, da geringerer Erdaushub (nur Stahlbetonkopf) sowie kein Aushub im Druckbereich der Gleise und damit kein Verbau bei den Gründungen erforderlich wird. Die geplanten Gründungen liegen außerhalb der Schutzstreifen von Gashochdruckleitungen (5 m bzw. 10 m rechts und links der Leitung).

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

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

Elektrische und magnetische Felder

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

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

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

Im Ergebnis konnte für alle Expositionen im PFA Ia die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkbereichen dritter Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht.

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

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

5.2.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Im Vordergrund der Betrachtungen stehen (wildlebende) Pflanzen und Tiere einschließlich ihrer Lebensstätten (Biotope) und der biologischen Vielfalt. Die besondere Stellung der Schutzgüter Pflanzen und Tiere im Ökosystem ergibt sich durch ihren entscheidenden Beitrag zur Aufrechterhaltung der natürlichen Stoff- und Energiekreisläufe. Darüber hinaus ist ihnen eine besondere Bedeutung durch ihre Erholungs- und Erlebniswirkung auf den betrachteten Menschen zuzuordnen.

Im Wirkraum des Vorhabens liegen keine Schutzgebiete und kein FFH-Gebiet. Gemäß Landschaftsplan Kreis Mettmann (Festsetzungskarte Mettmann) (online-Abfrage im August 2016) sind keine Geschützten Landschaftsbestandteile und Naturdenkmäler im Untersuchungsgebiet vorhanden.

5.2.2.1 Schutzgut Pflanzen

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

Die Biotoptypen wurden in einem Untersuchungsraum von 100 m beidseits der bestehenden Bahntrasse erfasst. Die Erfassungen erfolgten in 2015. Neben den Biotoptypen wurden bei der Kartierung auch die wertgebenden Pflanzenarten erfasst.

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

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

Die kartografische Darstellung erfolgt im Bestands- und Konfliktplan (vgl. Anlage 16.2).

Der PFA Ia liegt am östlichen Stadtrand von Mettmann innerhalb des städtischen Bereiches. Das Untersuchungsgebiet ist demnach geprägt durch Siedlungsflächen. Die Wohngebiete werden im westlichen Untersuchungsgebiet westlich der Bergstraße überwiegend durch parkartige Gärten umrahmt. Südlich der Bahnlinie unmittelbar westlich der Bergstraße befindet sich ein größerer Schulkomplex. Der Bereich südlich der Bahnlinie östlich der Bergstraße ist ge-

prägt durch den Bf Mettmann Stadtwald und sich daran anschließende Gewerbegebiete. Der nordöstliche Untersuchungsraum wird charakterisiert durch den Stadtwald. In den Untersuchungsraum hinein ragen hier zwei größere Teiche, die sich bedingt naturfern darstellen. Verbunden sind die beiden Teiche durch den bedingt naturnahen Mettmanner Bach, der beidseits von einer Feuchtwiese begleitet wird. Die beiden Teiche werden gesäumt von Gehölzstreifen. Diese finden sich auch teilweise im Bereich der Bahneinschnittsböschungen sowie auf den Einschnittsböschungen der Bergstraße.

Streng geschützte Pflanzenarten wurden im Zuge der Biotopkartierung nicht nachgewiesen.

Ausgehend von den zu erwartenden relevanten Auswirkungen durch das Planungsvorhaben ist neben der Bedeutung keine gesonderte Bewertung der Empfindlichkeit der Biotoptypen erforderlich. Die Empfindlichkeit entspricht im vorliegenden Fall demnach der Bedeutung.

Die Vorbelastungen werden qualitativ bereits bei der Bestandserfassung und -bewertung der Biotoptypen berücksichtigt und spiegeln sich folglich in der Bewertung wider.

Im Untersuchungsgebiet liegen keine Schutzgebiete.

Im Untersuchungsgebiet wurde als geschütztes Biotop eine „Nass- und Feuchtwiese, gut ausgeprägt (EC1)“ nach § 30 BNatSchG oder § 42 LNatSchG NRW nachgewiesen:

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

Gemäß Landschaftsplan Kreis Mettmann (Festsetzungskarte Mettmann) sind keine Geschützten Landschaftsbestandteile und Naturdenkmäler im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Auf Grundlage der vorangehenden qualitativen Beschreibung kommen nach der Reihenfolge ihrer Wertigkeit im Untersuchungsgebiet keine Biotoptypen mit sehr hoher Bedeutung vor. Bedeutsame Biotoptypen mit hoher Bedeutung kommen im Untersuchungsgebiet vor. Diese sind im LBP einzeln benannt. Alle weiteren Biotoptypen sind von allgemeiner Bedeutung.

Der für den vorliegenden LBP relevante betriebsbedingte Wirkfaktor ist in Bezug auf das geplante Vorhaben das Anlegen eines gehölzfreien Bereiches (sog. Rückschnittszone) zu beiden Seiten der zu elektrifizierenden Strecke.

Zu prüfen sind weiterhin anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahmen von bedeutenden Biotoptypen und Tierlebensräumen durch BE-Flächen oder die Gleisanhebungen. Zudem ist die baubedingte Verlärmung zu berücksichtigen, welche für wertgebende Vogelarten, die in Trassennähe oder in Nähe der BE-Flächen (bspw. durch punktuelle Lärmimmissionen wie das Abladen von Baumaterial o.ä.) gestört werden können, relevant ist. Anlagebedingte Verlärmungen können aufgrund des Vorhabentyps „Elektrifizierung“ vollständig ausgeschlossen werden.

Baubedingte Staub- und Schadstoffimmissionen werden aufgrund des temporären Vorkommens ausschließlich während der Bauphase und der Lage der BE-Flächen im vorbelasteten Bereich nicht als erheblich eingestuft, da sie zu keiner nachhaltigen dauerhaften Beeinträchtigung des Naturhaushaltes führen. Sie werden nicht weiter berücksichtigt.

Die Eingriffsermittlung beim Schutzgut Pflanzen erfolgt gemäß „Numerischer Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) für alle vom Eingriff betroffenen Biotoptypen, unabhängig von ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit. Zur Eingriffsermittlung werden die relevanten Flächengrößen sowie der Biotopwert der Biotoptypen gemäß „Numerischer Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) herangezogen (vgl. LBP, Kap. 6.1.4.1 Tab. 6-1). Die Beeinträchtigung in Wertpunkten ergibt sich aus der Multiplikation von betroffener Fläche des Biotoptyps und Biotopwert des Biotoptyps (vgl. LBP, Kap. 10 Tab. 10-1).

Die Ermittlung der Flächenverluste / -inanspruchnahmen erfolgt differenziert nach den jeweiligen Biotoptypen. Anlage- und baubedingte Verluste der einzelnen Biotoptypen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in den Karten zusammengefasst (vgl. Anlage 16.2), in der Konfliktbilanzierung aber getrennt dargestellt (vgl. Tab. 10-1).

Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich nur bei Eingriffen in Biotoptypen mit mittlerer und hoher Bedeutung und Empfindlichkeit (sehr hoch bedeutende

Biotoptypen kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor). Das Maßnahmenkonzept zur Kompensation der Eingriffe wird u.a. auf Grundlage der ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen in diese Biotope erstellt (vgl. LBP, Kap. 9). Erhebliche Beeinträchtigungen werden je Nutzungstyp zu jeweils einem Konflikt zusammengefasst, nicht erhebliche Beeinträchtigungen, d. h. Beeinträchtigungen von Biotoptypen geringer Bedeutung, werden der Vollständigkeit halber ebenfalls in der vergleichenden Gegenüberstellung dargestellt, stellen aber keinen Konflikt dar. Die Eingriffe in Biotoptypen werden quantifiziert.

Entsprechend Kap. 6.1.7 im LBP (Anlage 16 der Planunterlagen) stellen die Biotoptypen mit der Bedeutungsstufe „hoch“ Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung dar. Die Biotoptypen mit den Bedeutungsstufen „mittel“ und „gering“ sind mit Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung gleichzusetzen.

Baubedingt entstehen geringfügige Verluste von gering bedeutenden Biotoptypen (HC4, VA, mr4: Verkehrsrasenfläche) im Bereich einer BE-Fläche2.

Anlagebedingt ergeben sich durch die Gleisanhebungen und die damit einhergehende Verbreiterung des Schotterkörpers keine Konflikte, da diese vollständig im Bereich der bestehenden Bahnanlage (Schotterkörper usw.), d.h. in Biotoptypen ohne Bedeutung umgesetzt werden. Durch die Anlage der Maststandorte erfolgt kein erheblicher Eingriff, da die Eingriffe überwiegend in den bestehenden Bahnanlagen ohne Biotopwert errichtet werden. Bei der Errichtung der Mastfundamente ist zudem die Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen mit Bedeutung (≥ 1 Wertpunkt) so gering und räumlich so verteilt, dass sich hierdurch keine erhebliche Beeinträchtigung ergibt.

Betriebsbedingt kommt es zum Verlust von Gehölzen durch die Anlage der Rückschnittszone auf insgesamt 2.590 m². Betroffen sind Gehölze entlang der Bahnlinie und in Privatgärten mit mittlerer und hoher Bedeutung.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind durch das vorliegende Vorhaben ausschließlich beim Schutzgut Biotope durch die Verluste von hoch und mittel bedeutenden Biotoptypen (Gehölze) gegeben. Die Inanspruchnahme von gering bedeutenden Biotoptypen (Verkehrsrasenflächen) stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar, wird der Vollständigkeit halber aber in der Bilanz mit dargestellt.

Mit den vorgesehenen Vermeidungs-/ Minderungsmaßnahmen wird der Eingriff soweit wie möglich vermieden. Für die Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind als Maßnahmen die Rekultivierung / Wiederherstellung einer Verkehrsrasenfläche sowie die Anlage von Ruderalfluren im Bereich der Rückschnittzone vorgesehen. Durch die geplanten Maßnahmen werden eine enge räumlich-funktionale und eine gleichartige (Ausgleichsmaßnahme) bzw. gleichwertige (Ersatzmaßnahmen) Wiederherstellung der beeinträchtigten Strukturen ermöglicht.

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) zugrunde gelegt (vgl. LBP, Kap. 10 Tab. 10-1). Auf der Grundlage der Numerischen Bewertung sind die Biotopwertpunkte (WP) vor der Durchführung des Vorhabens mit den WP nach Durchführung der Maßnahmen gegenübergestellt worden. Im Ergebnis ergibt sich für den PFA Ia ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 2.617 WP. Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode der LANUV vollständig kompensiert.

In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde werden 338 WP aus dem o.g. Wertpunkteüberschuss dem Vorhaben „Anpassung Verkehrsanlagen Bf Mettmann Stadtwald“ zugeteilt, bei dem ein Defizit von 338 WP entstanden ist. Der Wertpunkteüberschuss beläuft sich demnach im PFA Ia auf noch 2.279 WP.

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

5.2.2.2 Schutzgut Tiere

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

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

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

Als planungsrelevante Arten wurden ausschließlich Vögel (Eisvogel, Mäusebussard) und Fledermäuse (Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus) nachgewiesen. Alle genannten Tierarten haben keine Nester / Horste bzw. Quartiere im Vorhabenbereich. Bzgl. der Reptilien und Amphibien sind Vorkommen der nicht planungsrelevanten Arten Waldeidechse, Bergmolch, Erdkröte und Grasfrosch nachgewiesen bzw. bei der Ringelnatter und Blindschleiche wahrscheinlich.

Der PFA Ia ist insgesamt von allgemeiner Bedeutung für Tierarten. Lebensräume für wertgebende Arten sind - mit Ausnahme von Jagdgebieten für Fledermäuse - im Vorhabenbereich nicht vorhanden.

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

5.2.3 Artenschutz

Grundsätzlich verbieten die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH- RICHTLINIE 1992) und der Vogelschutz-Richtlinie (EU-VOGELSCHUTZ- RICHTLINIE (VS-RL 2009) neben dem direkten Zugriff (Tötung, Zerstörung von Lebensstätten) auch erhebliche Störungen streng geschützter Tierarten und der europäischen Vogelarten (§ 44 BNatSchG, Art. 12 FFH- RICHTLINIE und Art.

5 VS-RL). Ausnahmen können - falls zumutbare Alternativen nicht vorhanden sind - aus zwingenden Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses (oder Allgemeinwohls) nur zugelassen werden, wenn die betroffenen Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (Art. 16 FFH- RICHTLINIE) oder sich der Erhaltungszustand nicht verschlechtert (§§ 44, 45 BNatSchG).

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

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

Der Artenschutzbeitrag (Anlage 17) dient dazu, die artenschutzrechtlichen Vorgaben auf der Ebene der Planfeststellung zur Elektrifizierung der Strecken der Regiobahn GmbH im PFA Ia (Bf Mettmann Stadtwald) zu berücksichtigen.

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

- Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) mit dem Ziel, die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten an Oberleitungsanlagen für Vögel zur Vermeidung von Kurzschlüssen ungefährlich zu gestalten oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen zu verhindern (siehe hierzu Vorhabenbeschreibung in Kap. 3 der

UVS, Anlage 15 der Planunterlagen). Die vorgesehene Vogelschutzmaßnahme am Mastkopf ist eine Maßnahme, die für Großvögel ausgelegt ist und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam ist.

- artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (V 3_{CEF}) (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG Rodung im Bereich der Rückschnittzone in der Zeit vom 01.10. bis 28.02., d.h. außerhalb der Brutzeiten der Vögel),

Neben den Vermeidungsmaßnahmen sind keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich. Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geschützten Arten konstatiert werden.

5.2.4 Schutzgut Boden, Grundwasser und Oberflächengewässer

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

5.2.4.1 Schutzgut Boden

Gemäß der Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann (Kreis Mettmann 2012) liegt das Vorhaben inkl. der erforderlichen Bauflächen vollständig im Bereich mit anthropogen beeinflussten Böden. Eine Betroffenheit von Böden mit besonderen Bodenfunktionen ist nicht gegeben, die Böden sind hinsichtlich ihrer Bodenfunktionen bereits im Bestand als gestört anzusehen. Daher können erhebliche Beeinträchtigungen von natürlichen Böden vollständig ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf die Bodenfunktionen im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich zudem durch entsprechende Maßnahmen vollständig vermeiden (vgl. UVS, Kap. 7.1, Anlage 15 der Planun-

terlagen). Da aufgrund des Fehlens von Böden mit besonderen Bodenfunktionen und unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Böden und von Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind, wird auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes verzichtet. Ggf. auftretende Neuversiegelungen von anthropogen beeinflussten, im Bestand unversiegelten Böden werden zudem über die Eingriffsermittlung bei den Biotoptypen mitberücksichtigt.

5.2.4.2 Grundwasser

Auch erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser lassen sich durch entsprechende Maßnahmen vermeiden (vgl. UVS, Kap. 7.1, Anlage 15 der Planunterlagen). Da das Vorhaben zudem weder in Bereichen mit einer Hochwassergefahr oder einem Hochwasserrisiko und außerhalb von Wasserschutzgebieten liegt und das anfallende Niederschlagswasser als unbelastet eingestuft wird und sich zudem die Einleitmenge in den Vorfluter nicht ändert, wird auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes verzichtet. Ggf. auftretende Versiegelungen von bisher unversiegelten Flächen mit Funktion für die Grundwasserneubildung werden wie beim Schutzgut Boden über die Eingriffsermittlung bei den Biotoptypen mitberücksichtigt.

5.2.4.3 Oberflächengewässer

Der Mettmanner Bach, der das einzige Fließgewässer im Untersuchungsgebiet darstellt, und die im Stadtwald liegenden Stillgewässer, die von ihm durchflossen werden, sind vom Eingriff nicht betroffen. Gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete kommen im Untersuchungsraum nicht vor. Auf eine detaillierte Betrachtung des Schutzgutes Oberflächengewässer wird daher ebenfalls verzichtet.

5.2.5 Schutzgüter Luft / Klima und Landschaftsbild

Bzgl. der Vorgehensweise bei der Berücksichtigung der Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild wird auf das Methodenkapitel des LBP (Anlage 16 der Planunterlagen) verwiesen. Die Ergebnisse des LBP bezogen auf die o.g. Schutzgüter werden nachfolgend dargelegt.

Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Das Vorhaben führt zu keinen relevanten Flächeninanspruchnahmen von klimarelevanten oder landschaftsbildprägenden Strukturen (z. B. Waldbereiche). Die Eingriffe erfolgen entweder punktförmig (Maststandorte) unmittelbar an der bestehenden Bahntrasse oder liegen im Bf Mettmann Stadtwald im Bereich der bestehenden Bahnanlage (Gleisanhebung). Die erforderlichen Bauflächen liegen vollständig im Bereich bereits versiegelter bzw. überprägter Flächen (Parkplätze). Aufgrund der Lage des Vorhabens im städtischen Bereich angrenzend an Gewerbegebiete und Siedlungsflächen kommt es darüber hinaus zu keinen dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen oder Überformungen der Landschaft. Aus dem Stadtwald heraus ist das Vorhaben nicht sichtbar, da es durch eine Gehölzreihe nördlich der Bahngleise abgeschirmt wird.

Gehölzrodungen sind ausschließlich in Teilbereichen durch die Anlage der Rückschnittszone erforderlich. Betroffen sind trassenbegleitende Gehölzbestände, so dass auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf das Lokal- und Regionalklima gegeben sind.

Auf eine detaillierte Betrachtung der Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild wird verzichtet.

5.2.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Als Kulturgüter im Sinne des UVPG sind raumwirksame Ausdrucksformen der Entwicklung von Land und Leuten anzusprechen, die für die Geschichte des Menschen von Bedeutung sind (z.B. bauliche Anlagen, archäologische Fundstellen und historische Kulturlandschaften als raumwirksame Flächen und Objekte im Gegensatz zu immateriellen geistigen Schöpfungen wie Musik oder

Sprache). Objekte, die die naturhistorische Entwicklung dokumentieren und damit für den Menschen Zeugniswert besitzen, zählen ebenfalls zu den Kulturgütern (z.B. Naturdenkmale als Einzelschöpfungen der Natur). Geschichtliche Zeugnisse sind nicht reproduzierbar, sie gelten daher als schutzwürdig.

Neben Baudenkmalern gibt es Bodendenkmäler, die historische Zeugnisse aus dem Leben des Menschen darstellen. Nach Auskunft des Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR) liegen keine konkreten Hinweise auf die Existenz von Boden-, Bau- und Kunstdenkmalern für das Plangebiet vor. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich aufgrund der zahlreichen Bodeneingriffe im Zusammenhang mit der Errichtung und Nutzung der vorhandenen Anlagen, Bauten, Straßen und Bahnlinien im Plangebiet keine archäologischen Relikte mehr erhalten haben. Zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen bei der Entdeckung von Bodenfunden im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich die §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NRW zu beachten.

Nach der Auskunft der Stadt Mettmann zu Denkmälern und denkmalgeschützten Bereichen (per Email am 04.11.2016) liegen folgende Denkmäler im Untersuchungsgebiet:

- Villa „Scharrenberg“, Bahnstraße 22 (Ifd. Nr. der Denkmalliste: 3),
- Villa Barkhausen „Immalin“, Bahnstraße 54 (Ifd. Nr. der Denkmalliste: 4),
- Nebengebäude Bahnhof Mettmann, Bahnstraße 56 (Ifd. Nr. der Denkmalliste: 101),
- Bahnhof Mettmann, Bahnstraße 58 (Ifd. Nr. der Denkmalliste: 104),
- Villa und Fabrik, Bahnstraße 34 (Ifd. Nr. der Denkmalliste: 124).

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

Die Bauflächen liegen zudem im Bereich bereits versiegelter Flächen, die Gleisanhebung und die Verschiebung der Zuführung zum Gleis 807 erfolgen innerhalb der bestehenden Bahnanlagen und auch die Maststandorte für die geplanten Oberleitungen stehen im Bahntrassen-Nahbereich.

5.2.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

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

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

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

5.2.8 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig außerhalb von Schutzgebieten. Auch Geschützte Landschaftsbestandteile sowie Naturdenkmäler kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Gleiches gilt für Wasserschutzgebiete und gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete.

Das im Untersuchungsgebiet liegende nach § 30 BNatSchG bzw. § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschützte Biotop (EC1 Nass- und Feuchtwiese) liegt im Stadtwald und ist nicht vom Eingriff betroffen.

5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG

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

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

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

Die vorstehend unter Abschnitt B Ziffer 5.2 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

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

5.3.1 Schutzgut Menschen einschließlich menschliche Gesundheit

An der Infrastruktur der Regiobahn GmbH zwischen Kaarster See und Wuppertal-Dornap sind verschiedene Ausbaumaßnahmen geplant. Aufgrund der vor-

gesehenen Elektrifizierung der Regiobahn Infrastruktur S 28 und einer Anhebung der Gleislage um bis zu 20 cm im Bahnhofsbereich liegt für den Planfeststellungsabschnitt Ia (Bf Mettmann-Stadtwald; Strecken-km 15,090 bis km 15,735) ein erheblicher baulicher Eingriff gemäß 16.BImSchV vor.

Erschütterungen / Sekundärschall Elektrifizierung

Durch die Elektrifizierung der Regiobahn Infrastruktur und einer Anhebung der Gleislage um bis zu 20 cm im Bahnhofsbereich ergeben sich für den Planfeststellungsabschnitt Ia (Bf Mettmann-Stadtwald) aus erschütterungstechnischer Sicht keine Betroffenheiten. (s. UVS Kap. 5.2, Anlage 15.1 der Planunterlagen). Im Ergebnis sind von den geplanten Umbaumaßnahmen gemäß dem vorliegenden Erschütterungsgutachten (Anlage 19) keine wesentlichen Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen im Sinne des Urteils des BVerwG zu erwarten. Der überschlägigen Prognoseberechnungen zu Folge ist mit einer Einhaltung der in Anlehnung an die 24. BImSchV formulierten Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen in den benachbarten Wohngebäuden ab einem Abstand von 10 m zum Gleis zu rechnen.

Luftschallimmissionen Elektrifizierung

Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass sich an keinem der betrachteten Immissionsorte eine Erhöhung des Schallimmissionspegels ergibt. Der Austausch des Wagenmaterials durch die Elektrifizierung überwiegt einer möglicherweise durch die leichte Gleiserhöhung um bis zu 20 cm verursachten Erhöhung der Schallimmissionen. Da aufgrund der Elektrifizierung und Anhebung der Gleislage keine lärm erhöhenden betrieblichen Maßnahmen verbunden sind, liegt keine wesentliche Änderung im Sinne der 16.BImSchV im Planfeststellungsabschnitt Ia (Bf Mettmann-Stadtwald) vor.

Aufgrund der Elektrifizierung und der geringfügigen Anhebung der Gleise ergeben sich keine Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz gemäß 16. BImSchV.

Gesamtverkehrslärm

Nach geltender Rechtsprechung zur Problematik des Gesamtverkehrs (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95) dürfen hohe Vorbelastungen durch

den Bau eines Verkehrsweges nicht durch Zunahme der Schallimmissionen erstmalig zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die gesundheits- und eigentumsgefährdend ist. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass Beurteilungspegel von 70 - 75 dB(A) am Tag und 60 - 65 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten als gesundheitsgefährdend anzusehen sind. Im Fall vorhandener gesundheitsschädlicher Pegel dürfen diese nicht weiter zunehmen.

Eine Betrachtung des Gesamtlärms ist vorliegend ebenso wie die Betrachtung der Schallquelle „Straße“ nicht erforderlich, da sich die Änderungen und die damit vorliegend erforderliche Betrachtung ausschließlich auf die Quelle „Schiene“ beziehen und sich hieraus keine Zunahme der Schallimmissionen ergibt, die den Gesamtlärmpegel anheben könnte.

Elektromagnetische Verträglichkeit

Im Ergebnis konnte gemäß dem vorliegenden Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 20 der Planunterlagen) für alle Expositionen im PFA Ia die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkbereichen dritter Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht.

Die Überprüfung der weiterhin zu beachtenden Feldanteile von genehmigungspflichtigen Hochfrequenzanlagen zwischen 9 kHz bis 10 MHz, die eines Nachweisverfahrens zur Begrenzung elektromagnetischer Felder bedürfen, erfolgte auf Grundlage der Datenbank der Bundesnetzagentur. Mit Stand vom 20.04.2016 liegen keine Anlagen im Einflussbereich des Planfeststellungsabschnitts und somit keine zusätzlichen zu beachtenden Feldanteile vor (UVS, Kap. 7.3, Anlage 15.1 der Planunterlagen).

Die Forderungen der 26. BImSchV 2013 bezüglich der Minimierung der elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder wurden angewandt.

Schallschutz für den Baubetrieb

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

5.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschließlich biologische Vielfalt

Fachgesetzliche Bewertungsgrundlage zum Schutz von Tieren, Pflanzen und der biologischen Vielfalt ist das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Entscheidungserhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich nur bei Eingriffen in Biotoptypen mit mittlerer und hoher Bedeutung und Empfindlichkeit (sehr hoch bedeutende Biotoptypen kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor).

Baubedingt entstehen geringfügige Verluste von gering bedeutenden Biotoptypen (HC4, VA, mr4: Verkehrsrasenfläche) im Bereich einer BE-Fläche.

Anlagebedingt ergeben sich durch die Gleisanhebungen und die damit einhergehende Verbreiterung des Schotterkörpers keine Konflikte, da diese vollständig im Bereich der bestehenden Bahnanlage (Schotterkörper usw.), d.h. in Biotoptypen ohne Bedeutung umgesetzt wird. Auch durch die Anlage der Maststandorte erfolgt kein erheblicher Eingriff, da die Eingriffe ebenfalls überwiegend in den bestehenden Bahnanlagen ohne Biotopwert errichtet werden. Bei der Errichtung der Mastfundamente ist zudem die Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen mit Bedeutung (≥ 1 Wertpunkt) so gering und räumlich so verteilt, dass sich hierdurch keine erhebliche Beeinträchtigung ergibt.

Betriebsbedingt kommt es zum Verlust von Gehölzen durch die Anlage der Rückschnittzone auf insgesamt 2.590 m². Betroffen sind Gehölze entlang der Bahnlinie und in Privatgärten mit mittlerer und hoher Bedeutung.

Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen ergeben sich für das Schutzgut Tiere unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (vgl. UVS Kap. 7.1) nicht.

Mit den in Kap. 7.1 der UVS (Anlage 15.1 der Planunterlagen) genannten Vermeidungs- / Minderungsmaßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen überwiegend vermieden. Zumutbare Alternativen zum geplanten Vorhaben sind nicht gegeben, so dass es zu den in den Kapiteln 6.3 und 6.4 dargestellten unvermeidbaren, mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen auf die relevanten Schutzgüter kommt.

Außerdem hat die Vorhabenträgerin eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen. Durch diese Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die

naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v.a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

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

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Festsetzung der Rückschnittszone (siehe Abschnitt A Ziffer 4.2) nachträglich reduziert wurde. Damit werden auch die Eingriffe in Natur- und Landschaft reduziert. Hier ist sowohl eine Betrachtung jeder Einzelmaßnahme durchzuführen sowie im Anschluss eine Überprüfung der Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen.

5.3.3 Artenschutz

Als Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Anlage 17 der Planunterlagen) wird festgestellt, dass neben den im Gutachten aufgezeigten Vermeidungsmaßnahmen keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich sind. Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geschützten Arten konstatiert werden.

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

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 16 der Planunterlagen) und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 17 der Planunterlagen) dargestellten Vermeidungs-, Minde-

rungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die seitens der Höheren Naturschutzbehörde formulierten Auflagen bzw. Nebenbestimmungen umzusetzen (siehe Abschnitt A Ziffern 4.4.1).

5.3.4 Schutzgut Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer

Eine Betroffenheit von Böden mit besonderen Bodenfunktionen ist nicht gegeben, die Böden sind hinsichtlich ihrer Bodenfunktionen bereits im Bestand als gestört anzusehen. Daher können erhebliche Beeinträchtigungen von natürlichen Böden vollständig ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf die Bodenfunktionen im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich zudem durch die unter Kap. 7.1 des LBP (Anlage 16 der Planunterlagen) aufgeführten entsprechende Maßnahmen vollständig vermeiden.

Das Vorhaben liegt weder in Bereichen mit einer Hochwassergefahr oder einem Hochwasserrisiko und außerhalb von Wasserschutzgebieten. Das anfallende Niederschlagswasser wird als unbelastet eingestuft; die Einleitmenge in den Vorfluter ändert sich nicht. Auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes Wasser kann wegen der geringen Betroffenheit daher verzichtet werden. Durch die unter Kap. 7.1 des LBP (Anlage 16 der Planunterlagen) vorgesehenen Maßnahmen können alle Konflikte beim Schutzgut Grundwasser vollständig vermieden werden.

Der Mettmanner Bach als einziges Fließgewässer im Untersuchungsgebiet ist vom Eingriff nicht betroffen.

Das Eisenbahnbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen für das Schutzgut Wasser vereinbar.

5.3.5 Schutzgüter Luft / Klima, Landschaftsbild

Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima / Luft und Landschaftsbild sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Das Vorhaben führt zu keinen rele-

vanten Flächeninanspruchnahmen von klimarelevanten oder landschaftsbildprägenden Strukturen (z. B. Waldbereiche). Die Eingriffe erfolgen entweder punktförmig (Maststandorte) unmittelbar an der bestehenden Bahntrasse oder liegen im Bf Mettmann Stadtwald im Bereich der bestehenden Bahnanlage (Gleisanhebung). Die erforderlichen Bauflächen liegen vollständig im Bereich bereits versiegelter bzw. überprägter Flächen (Parkplätze). Aufgrund der Lage des Vorhabens im städtischen Bereich angrenzend an Gewerbegebiete und Siedlungsflächen kommt es darüber hinaus zu keinen dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen oder Überformungen der Landschaft. Aus dem Stadtwald heraus ist das Vorhaben nicht sichtbar, da es durch eine Gehölzreihe nördlich der Bahngleise abgeschirmt wird.

Gehölzrodungen sind ausschließlich in Teilbereichen durch die Anlage des Rückschnittszone erforderlich. Betroffen sind trassenbegleitende Gehölzbestände, so dass auch diesbezüglich keine Auswirkungen auf das Lokal- und Regionalklima gegeben sind.

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

5.3.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

5.3.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Bestehende Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern wurden in den vorstehenden Ausführungen dargestellt (Abschnitt B Ziffer 5.2.7). Durch die Realisierung des Vorhabens werden sich diese im Grundsatz nicht verändern.

5.3.8 Alternativen

Gemäß § 6 Absatz 3 Nr. 5 UVPG hat die Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzulegen. Im Rahmen der Variantenprüfung besteht die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung eingestellt werden (vgl. Ziekow in ders., Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 189; BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09 –, NVwZ 2009, 986 und juris Rn.5).

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

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

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

Bedingt durch die neuen Fahrzeuge ist eine Anpassung der Bahnsteighöhe um 20 cm erforderlich. Entgegen der bisherigen Höhe von 96 cm haben die Neufahrzeuge eine Einstiegshöhe von 76 cm. Die Differenz wird im Bahnhof Mettmann-Stadtwald durch die Anhebung der Gleise um die erforderliche Höhe ausgeglichen. Auch diese Maßnahme ist für einen barrierefreien Einstieg in die neuen Fahrzeuge alternativlos.

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

5.4 Zusammenfassung

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

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

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

Weitere wesentliche Umweltbeeinträchtigungen entstehen bzw. verbleiben nicht.

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

6. Materiell-rechtliche Bewertung

6.1 Planrechtfertigung

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

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

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

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der PFA Ia. Der Planfeststellungsabschnitt Ia umfasst den Bf Mettmann Stadtwald von der westlichen Bahnhofsseite (Anschluss PFA II) bis zur östlich angrenzenden Aus- und Neubaustrasse (PFA I) in km 15,7+35. Die Grenze im Westen befindet sich bei km 15,0+90. Neben den Anlagen zur Elektrifizierung ist der Bahnsteig im Bereich des Bahnhofs aufgrund der vorgegebenen Fahrzeuge um 20 cm auf 76 cm abzusenken. Dies erfolgt durch die entsprechende Anhebung der Gleislage.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der ent-

eignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 22 AEG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) und den Anforderungen an eine Enteignung (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (stRspr; vgl BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00; Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88; Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82; OVG NRW, Urteil vom 20.08.1997, 23 A 275/96; BVerwG, Urteil vom 20.04.2005, 9 A 65.04, BVerwGE 123, 286 <290f.>). Diesen Anforderungen genügt der Plan für die Elektrifizierung der Regiobahn im Planfeststellungsabschnitt Ia und die damit verbundenen unmittelbaren Folgemaßnahmen.

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

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

Das beantragte Vorhaben entspricht den Zielen der Fachgesetze.

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

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

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

6.2 Planungsleitsätze

Die Planung für die Elektrifizierung der S-Bahnstrecke S 28, vorliegend des Planfeststellungsabschnitts Ia (Bahnhof Mettmann-Stadtwald) einschließlich der weiteren Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, orientiert sich an den im Allgemeinen Eisenbahngesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

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

6.3 Abwägung

6.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

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

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

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

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen (siehe Abschnitt B Ziffer 6.2 dieses Beschlusses) anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 2 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für

Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, NVwZ 1991, S. 69). Auch § 50 BImSchG ist eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

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

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

6.3.2 Verkehrliche Belange

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

Darüber hinaus dient die Strecke vom Bf Wuppertal Dornap-Hahnenfurth in Richtung Düsseldorf als Güterstrecke zum Abtransport von Material aus dem Kalksteinabbau.

Die Maßnahmen zur Elektrifizierung sind zur Verbesserung des SPNV unabdingbar.

6.3.3 Planungsvarianten

Alternativen zur Elektrifizierung der Strecke bestehen nicht.

In Teilbereichen wurden im Rahmen der Vorplanung Varianten in Bezug auf die Führung der Speiseleitung, der Anordnung von Oberleitungsmasten sowie die Anpassung der Einstiegshöhen von 96 cm über Schienenoberkante (SO) im Rahmen der UVP geprüft. Die am Wenigsten belastende Variante wurde ausgewählt.

6.3.4 Immissionsschutz

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

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

6.3.4.1 Lärmschutz

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

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

Elektrifizierung

Von der Elektrifizierung selbst geht keine Veränderung der Schallimmissionen aus, sie führt aber zum Einsatz geänderten Wagenmaterials.

Gleisanhebung im Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald

Durch die Anhebung der Gleise im Bahnhof Mettmann-Stadtwald um 20 cm kann es zu veränderten Schallimmissionen kommen.

Beide Maßnahmen stellen einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. der 16. BIm-SchV dar und sind daher im Hinblick auf ihre Lärmauswirkungen zu prüfen.

Rechtsgrundlagen und Methodik

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

§ 50 BImSchG – Trennungsgebot

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

Der Immissionsschutz stellt für die eisenbahnrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Eisenbahnplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der

Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 73.82, VkB. 1985, S. 639).

Die vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof Mettmann-Stadtwald sind aus oben bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Zu prüfen ist daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

§ 41 BImSchG / 16. BImSchV – Verkehrslärmvorsorge.

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

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

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

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

wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80, DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von öffentlichen Straßen und Schienenwegen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, um nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3.4.1.1 Bau und wesentliche Änderung eines Schienenweges

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

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

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

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

Die Elektrifizierung einschließlich der Errichtung der Maste stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Die Anhebung der Gleise im Bahnhof Mettmann-Stadtwald um 20 cm stellt ebenfalls einen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg im Sinne der 16. BImSchV dar.

Bei der vorliegenden Baumaßnahme ist somit im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs zu prüfen, ob sich durch die Erhöhung der Beurteilungspegel eine wesentliche Änderung des Schienenweges im Sinne der 16. BImSchV ergibt.

6.3.4.1.2 Verkehrsprognose

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

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

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

Für die Elektrifizierung und die Anhebung der Gleise im Bahnhof Mettmann-Stadtwald wurde in zulässiger Weise keine gesonderte Verkehrsprognose erstellt, da das Betriebsprogramm der Regiobahn durch die Elektrifizierung nicht geändert wird.

Eine Änderung der Verkehrsbelastung ist nicht vorgesehen. Sollte diese zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden sollen, wäre eine neue Bewertung der Lärmbelastung der Anwohner erforderlich.

6.3.4.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

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

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

6.3.4.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

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

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

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

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

6.3.4.1.5 Berechnungsergebnisse und Lärmschutzkonzept

Für die Elektrifizierung und die Anhebung der Gleise im Bahnhof Mettmann-Stadtwald wurde das Vorliegen einer wesentlichen Änderung durch den Vergleich der Pegel der Schallimmissionen des Prognose-Ohne-Falls mit dem Prognose-Mit-Fall ermittelt.

Aufgrund der Elektrifizierung werden die bislang auf der Strecke verkehrenden Dieseltriebwagen mit Wellenscheibenbremsen durch Elektrotriebwagen mit Radscheibenbremsen ersetzt. Hierdurch ergeben sich nach Schall 03 geringere längenbezogenen Schalleistungspegel (Emissionen) für die Zugstrecken.

Hieraus ergibt sich, dass keine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vorliegt. Es ergeben sich keine Anspruchsvoraussetzungen zum Schallschutz.

An keinem der betrachteten Immissionsorte ergibt sich eine Erhöhung des Schallimmissionspegels im „Mit-Fall“ im Vergleich zum „Ohne-Fall“.

Die Einzelpunktberechnungen zeigen, dass die Verringerung der Emissionspegel aufgrund des Austausches des Wagenmaterials eine möglicherweise durch die leichte Gleiserhöhung um bis zu 20 cm verursachte Erhöhung der Schallimmissionen überwiegt. Insgesamt nehmen die Lärmimmissionen an fast allen Immissionsorten tags wie nachts ab und gehen dabei bis zu 1 dB(A) zurück.

Es liegt somit keine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV vor, sondern eine Verbesserung der Lärmimmissionen. Die geplante Eisenbahnbaumaßnahme kann den Anliegern auch unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit zugemutet werden. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen insgesamt nicht. Ein Lärmschutzkonzept war demgemäß nicht erforderlich.

6.3.4.1.6 Gesamtlärm

Grundsätzlich ist lediglich der Lärm in die Betrachtung einzubeziehen, der von dem zu bauenden bzw. zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Sowohl die

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

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

Die Grenzwerte der 16. BImSchV bieten — wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt — an sich bereits einen Schutz vor erheblichen Belästigungen. Ein Übergang zur Gesundheitsgefährdung ist damit jedoch nicht gesetzt, sondern er ist bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.2003, 9 A 1/02). In diesem Bereich billigt das BVerwG dem Ordnungsgeber einen weiten Gestaltungsspielraum zu. Das Gericht nahm an, dass der Ordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er davon ausgegangen wäre, dass bei der verbundenen Planfeststellung mehrerer Verkehrswege Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen sind (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 41).

Das BVerwG geht inzwischen in gefestigter Rechtsprechung von einer Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete aus, wenn die Immissionspegel jedenfalls oberhalb von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts liegen (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5/04, Rn. 42; Urteil vom 15.12.2011, 7 A 11/10, Rn. 30).

Soweit es sich um Gebiete handelt, die auch dem Wohnen dienen, scheint das Bundesverwaltungsgericht die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 - 65 dB(A) nachts zu ziehen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 376 m.w.N. - Flughafen Schönefeld; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE 87, 332, 382).

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

Bei der Bewertung der im vorliegenden Verfahren planfestzustellenden Maßnahme wurde von der Vorhabenträgerin auf eine Betrachtung des Gesamtlärms verzichtet. Wie oben dargelegt führt die Maßnahme der Elektrifizierung im gesamten Bereich zu sinkenden Beurteilungspegeln, so dass durch die Maßnahme kein Anstieg von Gesamtlärmpegeln bewirkt wird. Diese Verfahrensweise wurde weder von der Planfeststellungsbehörde noch von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange beanstandet. Gesamtlärmpegel, die die Schwelle von 70/60 dB(A) tags/nachts aufgrund der beantragten Maßnahme überschreiten könnten, sind somit nicht zu erwarten. Eine Gesamtlärmbetrachtung konnte demnach unterbleiben.

6.3.4.1.7 Lärmschutz auf Grundlage des Abwägungsgebots

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

Dies betrifft zum einen Lärmsteigerungen unterhalb der einfach gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle. Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept bzw. über die Einhaltung der Anforderungen der 16. BImSchV hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen.

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

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28.03.2007, BVerwG 9 A 17.06 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05.10.1990, 4 B 249.89 - Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 11.11.2008, 9 A 56.07 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05.03.1999, 4 A 7.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

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

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

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

Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung –

in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

6.3.4.1.8 Einwendungen/Stellungnahmen zum Lärmschutz

Hinsichtlich des Lärmschutzes wurden Einwendungen erhoben. Die Bewertung erfolgt im Abschnitt B Ziffer 6.3.12.1.

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

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

6.3.4.2 Luftschadstoffe

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

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

Durch die Elektrifizierung und die Anhebung der Gleise sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

6.3.4.3 Erschütterungen, sekundärer Luftschall

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Streckenbereich zwischen Strecken-km 15,090 und Strecken-km 15,735, der im Wesentlichen den Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald umfasst. In diesem Bereich verläuft die Trasse der Regiobahn zweigleisig. Durch die Zugvorbeifahrten können in der benachbarten Bebauung Erschütterungsimmissionen erzeugt werden. Allerdings ist dies bereits auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Fall.

Vorgesehen ist einerseits die Elektrifizierung, andererseits die Anhebung der Gleise im Bahnhof um 20 cm.

Die Bebauung südöstlich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald ist nach Bebauungsplan Nr. 142 der Stadt Mettmann als Gewerbegebiet ausgewiesen. Für die Bebauung nördlich und südwestlich besteht kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Im Flächennutzungsplan der Stadt Mettmann wird das Gebiet nördlich der Gleise als „Wohnbaufläche“ und südwestlich als „Besondere Wohngebiete“ bezeichnet. Für diese Bereiche wird daher die Schutzbedürftigkeit eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) angenommen.

6.3.4.3.1 Erschütterungen

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

- maximal bewertete Schwingstärke und
- Beurteilungs-Schwingstärke

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

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

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

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

Bewertungsmaßstab ist aber nicht stets nur die Einhaltung der v. g. Anhaltswerte, sondern auch der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d. h. im Einzelfall unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen. Eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG wird dann angenommen, wenn eine Zunahme um mehr als 25% zu erwarten ist.

6.3.4.3.2 Sekundärer Luftschall

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

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

„Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bislang nicht. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind. Dabei ist in erster Linie dem

Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei dem hier auftretenden sekundären Luftschall um einen verkehrsinduzierten Lärm handelt. Das legt eine Orientierung an den Vorgaben der auf öffentliche Verkehrsanlagen bezogenen 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) nahe (vgl. auch VGH Mannheim, Urteil vom 08.02.2007, 5 S 2224/05, ESVGH 57, 148 <168ff.>=juris Rn. 121 ff.; Geiger, in Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, 2. Kap. Rn 336).“

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

6.3.4.3.3 Prognose / Beurteilung

Für die geplanten Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur der Regiobahn GmbH im Bereich des Bahnhof Mettmann-Stadtwald (PFA Ia der „Elektrifizierung der Regiobahn-Infrastruktur“ von km 15,090 bis 15,735) wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt.

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

Erschütterungen

Die Erschütterungsimmissionen durch Schienenverkehr sind grundsätzlich nach den Anforderungen der DIN 4150-2 zu beurteilen. Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm jedoch keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte oder Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen hier teilweise herangezogene DIN 4150, Teil 2, kann auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden.

Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen in schutzbedürftigen Nutzungen wurden mit Hilfe von an einer vergleichbaren Strecke gemessenen Erschütterungsspektren für die Güterzugvorbeifahrten und mit Hilfe der im Rahmen des

Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Regiobahn-Infrastruktur gemessenen Erschütterungsspektren für die Triebwagenvorbeifahrten überschlägig prognostiziert und mit den Anforderungen der DIN 4150, Teil 2, verglichen.

Aus der Prognose ergibt sich ein Korridor von 35 m Abstand zur Gleistrasse, innerhalb derer eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, für Wohngebiete im Tages- und Nachtzeitraum nicht ausgeschlossen werden kann. Im Planfeststellungsabschnitt Ia befinden sich Wohngebäude innerhalb dieses Korridors.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen (Elektrifizierung, Elektrotriebwagen und Erhöhung der Gleislage um 20 cm) ist jedoch keine nennenswerte Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu erwarten. Für die Erschütterungsimmissionen sind die Masse und Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Züge, die Bodenbeschaffenheit und die Bauart der Gebäude ausschlaggebend. Durch die geänderten Radsatzmassen der Züge sind allenfalls nur marginale Änderungen der Erschütterungsimmissionen zu erwarten.

Ebenfalls nur marginale Änderungen der Erschütterungsimmissionen sind durch die Gleisanhebung zu erwarten; insbesondere auch daher, da keine Verschiebung der Gleise in horizontaler Richtung vorgesehen ist.

Daher ist davon auszugehen, dass durch die geplanten Ausbaumaßnahmen keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG um mehr als 25% zu erwarten ist.

Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen ergeben sich daher aus erschütterungstechnischer Sicht keine Betroffenheiten.

Sekundärer Luftschall

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

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

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

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

6.3.4.3.4 Maßnahmen

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

6.3.4.3.5 Zusammenfassung

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

Der dargestellten Prognoseberechnung für die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen zufolge kann unter Annahme typischer Deckeneigenfunktionen in einem Abstand von weniger als 35 m ab Gleismitte eine Überschreitung der Anhaltswerte nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Umbaumaßnahmen werden jedoch keine nennenswerten und damit unzumutbaren Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen erwartet.

Die in Anlehnung an die 24. BImSchV formulierten Anforderungen an die sekundären Luftschallimmissionen werden der Prognoseberechnung zufolge eingehalten.

6.3.4.3.6 Einwendungen/Stellungnahmen zu Erschütterungen, Sekundärluftschall

Hinsichtlich der Erschütterungen / sekundärer Luftschall wurden Einwendungen erhoben. Die Bewertung erfolgt im Abschnitt B Ziffer 6.3.12.1.

Vom Kreis Mettmann (Kreisgesundheitsamt) wird ausgeführt, dass sich durch die vorgesehenen Änderungen (Elektrifizierung / Erhöhung der Gleise) keine Änderungen hinsichtlich der Erschütterungen ergeben. Von Seiten des Kreises Mettmann bestehen daher keine Bedenken.

Auch ansonsten wurden von den Trägern öffentlicher Belange keine Bedenken zu Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorgetragen.

6.3.4.4 Elektromagnetische Störungen

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

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

Im Ergebnis konnte gemäß dem vorliegenden Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Unterlage 20) für alle Expositionen die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV

ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkbereichen dritter Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht.

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

6.3.4.4.1 Einwendungen/Stellungnahmen zu Elektromog

Hinsichtlich des Elektromog wurden Einwendungen erhoben. Die Bewertung erfolgt im Abschnitt B Ziffer 6.3.12.1.

Das Kreisgesundheitsamt des Kreises Mettmann hat ausgeführt, dass auch durch die vorgesehene Elektrifizierung im Bereich der Regiobahn die Grenzwerte der 26. BImSchV im Umfeld eingehalten werden.

Von Seiten des Gesundheitsamtes bestehen daher keine Bedenken gegen die vorgesehene Maßnahme.

6.3.4.5 Bauimmissionen und sonstige Auswirkungen der Bauphase

Für die Bewertung des Baulärms zur Errichtung der Oberleitungsmasten wurde mit dem Deckblatt ein entsprechendes schalltechnisches Gutachten (Anlage 19.3 der Planunterlagen) vorgelegt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens kommt es bei der Errichtung der Oberleitungsmaste zu der baustellenüblichen Lärmbelastung der umliegenden Nachbarschaft. Im Nahbereich können im Tageszeitraum Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV-Baulärm für Wohngebäude von mehr als 20 dB(A) an den Fassaden der Gebäude vorliegen. Aufgrund des Arbeitsfortschritts der Baumaßnahme ist für ein bis zwei Tageszeiträume mit diesen Überschreitungen an Gebäuden im Nahbereich zu rechnen.

In Abständen von mehr als 60 m sind Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV-Baulärm unterhalb von 10 dB(A) zu erwarten. Die Beurteilungspegel bewegen sich hier in einem Pegelbereich, für den die Immissionsrichtwerte für gemischte Gebiete und Gebiete mit vorwiegend gewerblichen Anlagen vorgesehen sind. Aufgrund des Arbeitsfortschritts und der Abstandsverhältnisse benachbarter Maste können Überschreitungen in dieser Höhe voraussichtlich innerhalb von Tageszeiträumen mit einer Dauer von 8 bis 10 Tagen vorliegen.

Aufgrund der Überschreitungen des Immissionsrichtwertes der AVV-Baulärm sind neben Vermeidungsmaßnahmen, die dem Stand der Technik entsprechen, auch mögliche Beschränkungen zu prüfen. Diese Beschränkungen sind häufig nichttechnischer Natur.

Vorliegend verzichtet die Vorhabenträgerin auf lärmintensive Rammarbeiten (Vibrationsramme etc.) zur Erstellung der Oberleitungsmaste. Durch die Wahl des beschriebenen Verfahrens reduziert sich die Lärmbelastung um bis zu 15 dB(A); eine deutlich höhere Lärmbelastung wird somit vermieden.

Darüber hinaus beschränkt die Vorhabenträgerin die tägliche Betriebszeit der Baumaßnahmen auf 8 Stunden im Tageszeitraum. Aufgrund dieser Beschränkungsmaßnahme reduziert sich der Beurteilungspegel um weitere 5 dB(A). Die Vorhabenträgerin verzichtet zudem auf Arbeiten während des Nachtzeitraumes.

Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm ließe sich durch das Aufstellen von Schallschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 15 Metern realisieren. Aufgrund der Dauer der Lärmbelastung von wenigen Tagen sowie des täglichen Fortschreitens der Arbeiten erscheint diese Maßnahme unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht verhältnismäßig. Es ist zudem nicht sichergestellt, dass Lärmschutzwände eine Einhaltung des Immissionsrichtwertes garantieren können.

Vorliegend reichen voraussichtlich für eine Einhaltung eines Innenpegels von 55 dB(A) im Tageszeitraum gemäß VDI 2719 standard-isolierverglaste Fenster aus, wenn die Fenster während der Bauarbeiten geschlossen gehalten werden.

Insgesamt sind somit unzumutbare Beeinträchtigungen durch die Bauphase weder ersichtlich noch im Verfahren vorgetragen. Die Baulärmimmissionen werden aus den v. g. Gründen, insbesondere unter Berücksichtigung der nur sehr kurzen Bauzeit, die zudem auch nur tagsüber stattfindet, als zumutbar angesehen. Des Weiteren sind die in diesem Beschluss festgesetzten geltenden Regelungen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen einzuhalten (siehe Abschnitt A Ziffer 4.8).

6.3.4.5.1 Einwendungen/Stellungnahmen zu Bauimmissionen und sonstigen Auswirkungen der Bauphase

Hinsichtlich der Bauimmissionen und sonstigen Auswirkungen der Bauphase wurden Einwendungen erhoben. Die Bewertung erfolgt im Abschnitt B Ziffer 6.3.12.1.

Von den Trägern öffentlicher Belange wurden keine Bedenken hinsichtlich der Bauimmissionen und der sonstigen Auswirkungen der Bauphase vorgetragen.

6.3.5 Gewässerschutz

Mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers stellt die Vorhabenträgerin sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG und bezüglich der mit der Errichtung und Entwässerung der Eisenbahnbahntrasse zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus den §§ 8 ff. WHG ergeben, werden beachtet.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen sind mit dem Vorhaben bezogen auf das Grundwasser keine Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. auf den Wasserhaushalt, auf das

Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffern 5.2.4.2 / 3 des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

6.3.5.1 Oberflächengewässer

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

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

Der Mettmanner Bach, der das einzige Fließgewässer im Untersuchungsgebiet darstellt, und die im Stadtwald liegenden Stillgewässer, die von ihm durchflossen werden, sind vom Eingriff nicht betroffen. Gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete kommen im Untersuchungsraum nicht vor.

Auf eine detaillierte Betrachtung des Schutzgutes Oberflächengewässer kann daher verzichtet werden.

6.3.5.2 Grundwasser

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

Grundwasserneubildung zu einem guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers (§ 47 WHG, WRRL).

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser lassen sich durch die im LBP aufgeführten Maßnahmen vermeiden (vgl. LBP, Kap. 7.1 Anlage 16 der Planunterlagen). Da das Vorhaben zudem weder in Bereichen mit einer Hochwassergefahr oder einem Hochwasserrisiko und außerhalb von Wasserschutzgebieten liegt und das anfallende Niederschlagswasser als unbelastet eingestuft wird und sich zudem die Einleitmenge in den Vorfluter nicht ändert, kann auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes verzichtet werden.

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

6.3.5.3 Stellungnahmen zum Gewässerschutz

Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben.

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

Zusammenfassung

Unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen entspricht das Vorhaben den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes.

6.3.6 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes zu vereinbaren.

Gemäß der Bodenfunktionskarte des Kreises Mettmann (Kreis Mettmann 2012b) liegt das Vorhaben inkl. der erforderlichen Bauflächen vollständig im Bereich mit anthropogen beeinflussten Böden. Eine Betroffenheit von Böden mit besonderen Bodenfunktionen ist nicht gegeben, die Böden sind hinsichtlich ihrer Bodenfunktionen bereits im Bestand als gestört anzusehen. Daher können erhebliche Beeinträchtigungen von natürlichen Böden vollständig ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf die Bodenfunktionen im Bereich von temporären Bauflächen auf im Bestand unversiegelten Flächen lassen sich zudem durch entsprechende Maßnahmen vollständig vermeiden (vgl. LBP, Kap. 7, Anlage 16 der Planunterlagen). Da aufgrund des Fehlens von Böden mit besonderen Bodenfunktionen und unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Böden und von Vermeidungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind, konnte auf eine ausführliche Betrachtung des Schutzgutes verzichtet werden.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Böden und von Vermeidungsmaßnahmen sind insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu erwarten. Indirekt wird die temporäre Flächeninanspruchnahme von Böden mit natürlichen Bodenfunktionen auch über die Ermittlung der Eingriffe beim Schutzgut Biotop miterfasst und über entsprechende Maßnahmen multifunktional kompensiert.

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

6.3.6.1 Stellungnahmen zum Bodenschutz

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

Der **Kreis Mettmann** hat als **Untere Bodenschutzbehörde** für den Bereich „Allgemeiner Bodenschutz“ ausgeführt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen. Anregungen wurden nicht gemacht.

Für den Bereich „Altlasten“ wurde ausgeführt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen, wenn die Nebenbestimmungen und Hinweise beachtet werden. Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden unter Abschnitt A Ziffer 4.5 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen. Dies hat die Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung zugesagt.

Weitere Stellungnahmen sowie Einwendungen liegen nicht vor.

Zusammenfassung

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

6.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege

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

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig außerhalb von Schutzgebieten.

Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler, Wasserschutzgebiete und gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Das im Untersuchungsgebiet liegende nach § 30 BNatSchG bzw. § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschützte Biotop (EC1 Nass- und Feuchtwiese) liegt im Stadtwald und ist nicht vom Eingriff betroffen.

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

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

6.3.7.1 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

6.3.7.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

6.3.7.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

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

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

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

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

schutzgutübergreifende Vermeidungsmaßnahme

- Das Vorhaben wurde technisch und planerisch soweit optimiert, dass Beeinträchtigungen des Naturhaushalts so weit wie möglich reduziert werden konnten. So wurden bspw. als Gründung für die Oberleitungsmasten Ramm- und Bohrpfehlgründungen bzw. Bohrpfehlgründungen mit Stahlbetonköpfen vorgesehen, die zu einem geringstmöglichen Erdaushub führen und den Baubereich im Bereich der Masten auf das geringstmögliche Maß reduzieren.
- Die Lage der Bauflächen (insgesamt 3.544 m²) wurde so gewählt, dass nahezu ausschließlich bereits im Bestand versiegelte Flächen ohne Bedeutung

für den Naturhaushalt (3.029 m²) bzw. zu einem geringen Anteil Flächen mit Verkehrsrasenflächen mit geringer Bedeutung (515 m²) genutzt werden können. Ein erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt kann somit im Bereich der Baustellenflächen vollständig vermieden werden.

- Darüber hinaus wurde die Anzahl der Bauflächen auf das Mindestmaß beschränkt. Die Errichtung der Masten sowie die Bauarbeiten im Bahnhofsbereich erfolgen schienenseits, zusätzliche Baustraßen sind nicht erforderlich.
- Es wird eine Umweltbaubegleitung (Maßnahme V 1_{CEF}) bei der Durchführung der Baumaßnahme vorgesehen.

Schutzgut Biotope / Pflanzen

- Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen soweit möglich außerhalb von wertvollen Biotopstrukturen,
- Reduzierung der Rückschnittszone auf das unbedingt erforderliche Maß,
- Aufstellen von Zäunen entlang von wertvollen Vegetationsbeständen im Bereich von Bauflächen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Maßnahme V 2) zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen.

Schutzgut Tiere

- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (Maßnahme V 3_{CEF}) (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG Rodung im Bereich der Rückschnittszone in der Zeit vom 01.10. bis 28.02., d.h. außerhalb der Brutzeiten der Vögel),
- Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) mit dem Ziel, die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten an Oberleitungsanlagen für Vögel zur Vermeidung von Kurzschlüssen ungefährlich zu gestalten oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen zu verhindern (siehe hierzu Vorhabenbeschreibung in Kap. 2). Die vorgesehene Vogelschutzmaßnahme am Mastkopf ist eine Maßnahme, die für Großvögel ausgelegt ist und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam ist.

Schutzgut Boden

- Baustellenverkehr und Lagerung von Baustoffen nur in den dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen,
- Vorsehen eines ordnungsgemäßen Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (Maßnahme V 4).

Durch die vorgesehenen Maßnahmen können alle Konflikte beim Schutzgut Boden vollständig vermieden werden. Auf eine weitere Betrachtung des Schutzgutes kann demnach verzichtet werden.

Schutzgut Grundwasser

- Vorsehen eines ordnungsgemäßen Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der Baudurchführung, insbesondere bei der Betankung von Baufahrzeugen sowie der Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (Maßnahme V 4),
- Anteil des anfallenden Niederschlagswassers, dass der Versickerung zugeführt wird, bleibt gleich; Entwässerung der Gleisbereiche erfolgt über vorhandene Bahnmulden / -gräben, Tiefenentwässerungen bzw. über die Dammschulter;
- anfallendes Niederschlagswasser ist unbelastet, d.h. Gefährdung des Grundwassers ist ausgeschlossen.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen können alle Konflikte beim Schutzgut Grundwasser vollständig vermieden werden. Auf eine weitere Betrachtung des Schutzgutes kann demnach verzichtet werden.

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

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

6.3.7.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Mit der vorliegenden Planung erfolgt trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG und nach § 30 Abs. 1 LNatSchG NRW. Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen und/oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

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

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

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

Bei der Beschreibung der entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen werden nur die Beeinträchtigungen berücksichtigt, die bei den relevanten Schutzgütern zum Tragen kommen. Beeinträchtigungen, die nachfolgend nicht mehr berücksichtigt werden, konnten im Vorfeld im Rahmen der Konfliktanalyse begründet ausgeschlossen werden. So stellt das Vorhaben z.B. aufgrund der Vorbelastung (vorhandene Bahntrasse) keine visuelle Beeinträchtigung für das

Landschaftsbild / die Erholungseignung dar und auch erhebliche Beeinträchtigungen des Klimas sind vorhabenbedingt ausgeschlossen.

Das Schutzgut Pflanzen / Biotoptypen wird ausführlich im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP; Anlage 16) behandelt. Der PFA Ia liegt am östlichen Stadtrand von Mettmann innerhalb des städtischen Bereiches. Das Untersuchungsgebiet ist demnach geprägt durch Siedlungsflächen.

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

Baubedingt entstehen geringfügige Verluste von gering bedeutenden Biototypen (HC4, VA, mr4: Verkehrsrasenfläche) im Bereich einer BE-Fläche 2.

Anlagebedingt ergeben sich durch die Gleisanhebungen und die damit einhergehende Verbreiterung des Schotterkörpers keine Konflikte, da diese vollständig im Bereich der bestehenden Bahnanlage (Schotterkörper usw.), d.h. in Biototypen ohne Bedeutung umgesetzt werden. Durch die Anlage der Maststandorte erfolgt kein erheblicher Eingriff, da die Eingriffe überwiegend in den bestehenden Bahnanlagen ohne Biotopwert errichtet werden. Bei der Errichtung der Mastfundamente ist zudem die Flächeninanspruchnahme von Biototypen mit Bedeutung (≥ 1 Wertpunkt) so gering und räumlich so verteilt, dass sich hierdurch keine erhebliche Beeinträchtigung ergibt.

Betriebsbedingt kommt es zum Verlust von Gehölzen durch die Anlage der Rückschnittszone auf insgesamt 2.590 m². Betroffen sind Gehölze entlang der Bahnlinie und in Privatgärten mit mittlerer und hoher Bedeutung.

Das Schutzgut Tiere wird ausführlich im LBP (Anlage 16) und in der Artenschutzprüfung (Anlage 17) behandelt. Im PFA Ia ist demnach kein Konflikt für die im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Artgruppen der Vögel, hier insbesondere auch für die planungsrelevanten Arten Eisvogel und Mäusebussard, der Fledermäuse, der Reptilien mit den nicht planungsrelevanten Arten Blindschleiche, Ringelnatter und Waldeidechse sowie der Amphibien mit den nicht planungsrelevanten Bergmolch, Grasfrosch und Erdkröte festzustellen.

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

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

Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen können für diese Schutzgüter alle Konflikte vollständig vermieden werden. Deshalb konnte auf eine weitere Betrachtung der Schutzgüter verzichtet werden.

6.3.7.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen – Ausgleichsmaßnahmen - oder zu ersetzen - Ersatzmaßnahmen - (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 18 AEG (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, 4 A 4/92, NVwZ 1993, 565, 569).

Ein Eingriff ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

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

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

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

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

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

Bei der Maßnahmenplanung war zu berücksichtigen, dass der Bereich der Rückschnittszone von Gehölzen freizuhalten ist. So wurden Ruderalfluren vorgesehen, die auch Amphibien und Reptilien als Lebensraum dienen.

Der Verlust von Vegetationsstrukturen (Verkehrsrasenfläche) im Bereich einer Baufläche lässt sich durch die Rekultivierung der Fläche nach Abschluss der Baumaßnahme und Wiederherstellung des ursprünglichen Biototyps vollständig kompensieren.

Die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen als flächenschonende Kompensationsmaßnahme wurde bei dem vorliegenden Vorhaben geprüft. Es sind jedoch keine Entsiegelungsmöglichkeiten gegeben, so dass die Maßnahme nicht zum Tragen kommen kann.

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

- Rekultivierung / Wiederherstellung einer Verkehrsrasenfläche (LBP-Maßnahme A 1),
- Anlage von Ruderalfluren im Bereich der Rückschnittzone (LBP-Maßnahme E 2).

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

Zur Überprüfung des Umfangs der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008) zugrunde gelegt. Auf der Grundlage der Numerischen Bewertung sind die Biotopwertpunkte (WP) vor der Durchführung des Vorhabens mit den WP nach Durchführung der Maßnahmen gegenübergestellt worden. Im Ergebnis ergibt sich für den PFA Ia ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 2.617 WP (relevante Fläche in m² * 1 Wertpunkt). Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode des LANUV NRW vollständig kompensiert.

In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden werden 338 WP aus dem o.g. Wertpunkteüberschuss dem Vorhaben „Anpassung Verkehrsanlagen Bf Mettmann Stadtwald“ zugeteilt, bei dem ein Defizit von 338 WP entstanden ist. Der Wertpunkteüberschuss beläuft sich demnach im PFA Ia auf noch 2.279 WP.

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

6.3.7.6 Stellungnahmen zu Natur und Landschaft

Das **Dezernat 51** (Höhere Naturschutzbehörde – HNB) forderte umfängliche Nebenbestimmungen, welche von der Vorhabenträgerin akzeptiert wurden. Der Empfehlung, eine ökologische Baubegleitung einzurichten, wird nachgekommen (Abschnitt A Ziffern 4.4.1 des Beschlusses).

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

Der **Kreis Mettmann als Untere Naturschutzbehörde** (UNB) hat ausgeführt, dass das Vorhaben teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplanes mit den Entwicklungszielen „Erhaltung“ und „Anreicherung“ sowie in Landschaftsschutzgebieten liegt. Der Beirat hat der erforderlichen Befreiung zugestimmt.

Die von der UNB formulierten Nebenbestimmungen / Hinweis wurden unter Abschnitt A Ziffer 4.4.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Regiobahn zu beachten / umzusetzen.

In der Gegenäußerung hat die Regiobahn zu den einzelnen Anregungen der UNB ausgeführt, dass diese aufgenommen werden. Hinsichtlich des Pflegekonzeptes für den Böschungsbereich ist noch eine Klärung erforderlich, die im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden sollte. Seitens der UNB bestanden nach entsprechender Erörterung ihrer Forderungen und Anregungen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Zusammenfassung

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen nach

Beendigung der Eisenbahnbaumaßnahme die prognostizierten Eingriffe entsprechend den Gesetzesvorgaben kompensiert und ausgeglichen werden können.

6.3.8 Artenschutz

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

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

6.3.8.1 Rechtsgrundlagen

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

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

- Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 V-RL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen des BNatSchG:

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

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

- wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

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

- Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels in ihrer derzeit gültigen Fassung aufgeführt sind,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,

- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (d. h. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

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

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

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

6.3.8.2 Prüfmethodik

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

Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse

zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Planlose Untersuchungen ohne greifbare Anhaltspunkte sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der auf Individuen bezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits eine Bearbeitungstiefe in den Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden zumindest Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt sind. Vor diesem Hintergrund ist eine am Maßstab der praktischen Vernunft ausgerichtete Prüfung zweckdienlich. Im Hinblick auf die erforderlichen Grundlagendaten hat sich ein zweigleisiges Vorgehen als angemessen bewährt. Zum einen die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und zum anderen eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, Rn. 54 m.w.N., sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010; fortgeschrieben 06.06.2016) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV NRW im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Artengruppen) sowie aktuelle

Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Mess-tischblätter) zur Verfügung stehen. Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“. Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

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

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

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

als Grundlage für die durchzuführende Artenschutzprüfung (ASP) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

6.3.8.3 Bestandserfassung

Untersuchungsraum

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

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

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

Untersuchungsmethode

Hinsichtlich der Auswahl der für den Artenschutzbeitrag zu betrachtenden Arten ist zunächst zu berücksichtigen, dass ausschließlich die geschützten Arten nach Anhang IV FFH-RL bzw. Art. 1 VS-RL relevant sind, da gemäß den Vorgaben in § 44 Abs. 5 BNatSchG für nach § 15 zugelassene Eingriffe eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nur für diese Arten erfolgen muss. Aus diesem Grund werden in einem ersten Schritt des Artenschutzbeitrages die

im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen sowie die potenziell vorkommenden geschützten Arten nach Anhang IV FFH-RL sowie die Arten der VS-RL (europäische Vogelarten) tabellarisch dargestellt (vgl. Kap. 3 der ASP). Dazu werden die Bestandsinformationen aus den Kartierungen innerhalb des Untersuchungsgebietes herangezogen.

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

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

Auswahl betrachtungsrelevanter Arten

Methodik der Bestandserfassung

Die faunistischen Untersuchungen in 2016 konzentrierten sich auf solche Arten und Funktionen, die als Wert- und Funktionselemente eine besondere Bedeutung besitzen. Dazu gehören Artvorkommen oder Artengemeinschaften, die besonders geschützt und / oder gefährdet sind (hierunter fallen auch die in NRW planungsrelevanten Arten, die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtung

tung von Bedeutung sind) sowie solche, die aufgrund besonderer Lebensraumsprüche naturnahe, ungestörte und ausgeprägte landschaftsraumtypische Lebensräume anzeigen.

Aufgrund der zu erwartenden Projektwirkungen wurden in 2016 die Tiergruppen Vögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien erfasst. Die Faunakartierungen erfolgten im Zeitraum Februar 2016 bis September 2016. Das Untersuchungsprogramm und die Methoden orientieren sich an den Vorgaben des Standarduntersuchungsprogramms des EBA (EBA 2014) und wurde mit den Naturschutzbehörden im Rahmen eines Scopings abgestimmt. Für Fledermäuse, Amphibien und Reptilien wurde auf Grundlage der vorliegenden Biotoptypenkartierung aus 2016 und einer Luftbilddauswertung zunächst die Habitateignung im Untersuchungsgebiet geprüft und nur in den Bereichen, die als Habitat für die jeweilige Artgruppe geeignet sind, entsprechend kartiert. Die Kartierbereiche für Fledermäuse, Amphibien und Reptilien wurden darüber hinaus im Zuge der ersten Geländeerhebungen weiter modifiziert, d.h. bei der Durchführung der ersten Kartiergänge wurden noch Habitatflächen hinzu- oder auch weggenommen. Für Fledermäuse wurde darüber hinaus im Zuge einer Begehung der Trasse das Quartierpotenzial von Bäumen und relevanten Brücken beurteilt. Bei den Amphibien wurden auch potenzielle Laichgewässer, die gerade in das Untersuchungsgebiet hineinragen oder unmittelbar außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, in die Betrachtung mit einbezogen.

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

Eine Abfrage von Daten beim Kreis Mettmann zu Artvorkommen ergab für den PFA Ia keine weiteren Hinweise auf besondere Artvorkommen.

Berücksichtigt wurden auch faunistische Kartiерergebnisse Dritter, die im Zusammenhang mit bereits laufenden bzw. abgeschlossenen Planungen zur Regiobahn für den Bereich des PFA Ia vorgelegt wurden. Es handelt sich im PFA Ia dabei um die faunistischen Untersuchungen zur Abstellanlage, die im Jahr 2015 vom Büro Normann Landschaftsarchitekten durchgeführt wurden.

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

Vögel

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

Fledermäuse

Im Zuge der o.g. Erstbegehungen in 2016 wurde für den PFA Ia der Mettmanner Stadtwald mit seinen Laubmischwaldbeständen und Gewässern als Jagdhabitat für Fledermäuse identifiziert und weiter untersucht. Für die weitere Untersuchung wurden Detektorbegehungen und Batcorderuntersuchungen durchgeführt. Das Quartierpotenzial wurde als mäßig eingestuft. Die Erfassungen erfolgten im Zeitraum April / Mai 2016 bis August / September 2016. Es erfolgten drei Detektorbegehungen (Pettersson D 240 x) und der Einsatz von Batcordern (Firma EcoObs) zur ganznächtigen Rufaufzeichnung. In relevanten Gehölzbeständen erfolgte außerdem eine Quartierpotenzialanalyse und im Bereich von Altholzbeständen eine Höhlenbaumkartierung.

Amphibien

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

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

Im Zuge der ersten flächendeckenden Begehung zur Brutvogelerfassung wurde der für den Bereich des PFA Ia identifizierte potenzielle Lebensraum auf seine Eignung überprüft. Vorkommen der genannten Arten können aufgrund fehlender geeigneter Habitate mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Ein zwischen den Teichen des Stadtwaldes und der Bahntrasse verlaufender zum Teil verlandender Graben, der bei Untersuchungsbeginn als potenziell geeignet für mehrere Amphibienarten eingestuft wurde, trocknete bereits im Mai aus. Da ansonsten innerhalb des Betrachtungsbereiches keine für Kammmolch, Kreuzkröte und Geburtshelferkröte geeigneten Gewässer vorhanden sind, wurde die Erfassung nach Trockenfallen des genannten Grabens eingestellt.

Reptilien

Bzgl. der Reptilien lag das Augenmerk der Erfassungen bei den planungsrelevanten Arten Zauneidechse und Schlingnatter. Wie die Amphibien haben auch die Reptilienarten spezielle Lebensraumansprüche. Zauneidechsen und Schlingnattern bevorzugen trockenwarme und reich strukturierte Lebensräume mit offenen wenig bewachsenen Stellen und guter Deckung im Wechsel. Die Habitatansprüche beider Arten sind ähnlich, jedoch ist die Schlingnatter hinsichtlich der Flächengröße und der Strukturierung anspruchsvoller als die Zauneidechse. Beide genannten Arten können Gleisanlagen als Ruhestätten und auch als Fortpflanzungsstätten nutzen. Voraussetzung ist jedoch, dass in direkter Umgebung die speziellen oben genannten Habitatansprüche erfüllt sind. Im Zuge der ersten Begehung zur Brutvogelerfassung wurden geeignete Reptilienlebensräume entlang der Regiobahn-Strecke festgelegt, im PFA Ia konnte kein geeigneter Bereich identifiziert werden. Auf eine gesonderte Erfassung der Reptilien wurde daher im PFA Ia verzichtet, jedoch wurden Zufallsfunde von Reptilien aufgenommen.

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

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

Ergebnis der Bestandserfassung

Vögel

Im Zuge der Erfassung der Vögel in 2016 konnten für den PFA Ia außer dem Eisvogel keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen werden. Vom Eisvogel gibt es wiederholte Beobachtungen im Stadtwald Mettmann (z. T. Balz), jedoch gibt es keinen Hinweis für eine Brut in Trassennähe. Aus 2015 gibt es Nachweise des planungsrelevanten Mäusebussards (Normann 2015). Er wurde im Zuge der Erfassung im Jahr 2016 zwar nicht beobachtet, jedoch ist aufgrund der Häufigkeit der Art mindestens mit einem gelegentlichen Auftreten im Erfassungsbereich zu rechnen, so dass die Art im Folgenden mit betrachtet wird. Bruten des Mäusebussards können jedoch aufgrund der Erfassungsergebnisse im Jahr 2016 im Betrachtungsbereich ausgeschlossen werden.

Ansonsten dominieren im betroffenen Bereich weit verbreitete und häufige Vogelarten.

Im PFA Ia sind als planungsrelevante Vogelarten Eisvogel und Mäusebussard nachgewiesen worden. Eisvogel und Mäusebussard sind nach § 7 (2) Nr. 14 BNatSchG streng geschützt und in der Roten Liste Deutschland und NRW als ungefährdet verzeichnet.

Fledermäuse

Bzgl. der Fledermäuse wurden im Untersuchungsgebiet zum PFA Ia sowohl in 2016 als auch in 2015 vorwiegend jagende Zwergfledermäuse nachgewiesen. Zudem gibt es aus 2016 Nachweise des Großen Abendseglers, mit welchen man auf beiden Seiten der Regiobahn-Strecke rechnen muss. Gleiches gilt für

die Rauhautfledermaus, welche hier auch über die Migrationszeit hinaus sporadisch auftritt. Im Bereich Stadtwald wurden 2016 per Detektor Wasserfledermäuse festgestellt. Da der Gleisbereich der Regiobahn beleuchtet ist, was die lichtempfindlichen Arten der Gattung *Myotis* abschreckt, kann das Vorkommen von Wasserfledermäusen, die als lichtempfindlich einzustufen sind, grundsätzlich auf den Stadtwald beschränkt werden. Hier sind auch die Habitatbedingungen sehr gut. Gänzlich ausschließen kann man *Myotis*-Arten südlich der Gleise und im weiteren Gleisverlauf nicht, da auch hier gute Baumbestände vorhanden sind und auch der beleuchtete Bereich endet. Per Detektor konnten in 2016 hier allerdings keine *Myotis*-Arten nachgewiesen werden.

Alle Fledermausarten sind nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt und im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet. In der Roten Liste NRW werden reproduzierende Vorkommen des Großen Abendseglers und der Rauhautfledermaus als „durch extreme Seltenheit gefährdet“ eingestuft, durchziehende Vorkommen des Großen Abendseglers sind in der Vorwarnliste aufgeführt; die Gefährdung der Wasserfledermaus wird als unbekannt eingestuft und die Zwergfledermaus gilt als ungefährdet.

Reptilien

Wie im Methodenkapitel (vgl. Kap. 6.2.2.4 des LBP) dargestellt, wurde im PFA Ia für die Kartierungen in 2016 die Habitateignung für planungsrelevante Reptilien als gering geeignet eingestuft und es wurden daher keine gesonderten Reptilienerfassungen durchgeführt und somit auch keine künstlichen Verstecke ausgelegt. In 2016 wurden im Zuge der weiteren Kartierungen (Amphibien, Vögel) keine Reptilien gefunden. Allerdings ist mit dem Vorkommen der Blindschleiche zu rechnen. Die Art wurde im Zuge der Erfassung 2016 zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Wuppertal-Dornap an allen Orten gefunden, an denen künstliche Verstecke ausgelegt wurden. Somit kann von einer durchgängigen Besiedlung der Trasse durch die Blindschleiche ausgegangen werden. Bestätigt wird das Vorkommen der Blindschleiche für den Untersuchungsraum im Zuge der Erfassungen in 2015 (Normann 2015). Auch ein Vorkommen der Waldeidechse ist nicht ganz ausgeschlossen, da sie im Zuge der Untersuchung 2016 an Orten mit vergleichbarer Struktur gefunden wurde (u.a. im Neandertal

und im Bereich Mettmann-Ost / W-Hahnenfurth) und im Zuge der Fassungen in 2015 (Normann 2015) für den Bereich nachgewiesen wurde.

Der Bahnkörper selbst dient grundsätzlich als Ausbreitungskorridor für Reptilien, jedoch kann im PFA Ia aufgrund der ungeeigneten, an den Bahnkörper angrenzenden Habitatstrukturen für Zauneidechsen und aufgrund des Fehlens der Art in 2015 und 2016 davon ausgegangen werden, dass sie im PFA Ia nicht vorkommt. Ein gelegentliches Auftreten der Ringelnatter ist im Untersuchungsgebiet des PFA Ia nicht ganz ausgeschlossen, allerdings ist aufgrund des Fehlens geeigneter Habitate nicht von einer beständigen Besiedlung auszugehen. Im Zuge der Erfassungen konnte die Art im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden.

Das Vorkommen von Anhang II- oder IV-Arten von Reptilien wird für den PFA Ia ausgeschlossen. Die Blindschleiche ist weder nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt noch in den Anhängen II oder IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und in NRW nach Roter Liste ungefährdet. Sie ist keine planungsrelevante Art.

Amphibien

Im Stadtwald wurde in 2016 eine größere Grasfroschpopulation nachgewiesen, so dass in dem Bereich Landhabitats für Grasfrösche bestehen. Auch in 2015 gelang im Zuge der Kartierungen der Nachweis von Grasfröschen im Bereich der Abstellanlage Mettmann Stadtwald, so dass neben den Gewässern im Stadtwald mit den angrenzenden Landhabitats auch die Bahnlinie als Lebensraum durch die Art genutzt wird. In 2015 wurden zudem (Normann 2015) Bergmolche und Erdkröten nachgewiesen.

Die in den Unterlagen aus 2015 (Normann 2015) ebenfalls aufgeführten Arten Kammmolch und Gelbbauchunke wurden nicht im Untersuchungsgebiet, sondern angrenzend daran nachgewiesen und werden aus folgenden Gründen aus den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen: Die Eignung des Untersuchungsgebietes wird für den Kammmolch grundsätzlich als gering eingestuft, da geeignete Lebensräume (vegetationsreiche sonnige und fischfreie Stillgewässer) fehlen. Dies bestätigen auch die Unterlagen aus 2015 (Normann 2015). Ein Vorkommen hat sich im Zuge der Kartierungen in 2016 nicht bestätigt und wird

aufgrund der fehlenden Lebensraumstrukturen ausgeschlossen. Der Nachweis der Gelbbauchunke erfolgte in 2015 ca. 2 km östlich des Untersuchungsgebietes; es handelt sich um einen einmaligen Nachweis eines mit großer Wahrscheinlichkeit ausgesetzten Tieres oder allochthonen Vorkommens (vgl. Normann 2015). Die eigenen Kartierungen in 2016 erbrachten keinen Nachweis der Art im Gebiet. Aufgrund fehlender geeigneter Habitatstrukturen wird das Vorkommen der Art für den Untersuchungsraum ebenfalls ausgeschlossen.

Planungsrelevante bzw. Anhang II- oder IV-Arten von Amphibien wurden nicht nachgewiesen. Bergmolch, Erdkröte und Grasfrosch sind weder nach § 7 (2) Nr.14 BNatSchG streng geschützt noch in den Anhängen II oder IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und in NRW und Deutschland nach Roter Liste ungefährdet. Die Arten sind nicht planungsrelevant.

Ergebnisse Konfliktanalyse

Vögel

Für die Artgruppe der Vögel werden der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die Störung sowie die Tötung von einzelnen Individuen ausführlich in der Artenschutzprüfung (ASP) behandelt (vgl. Anlage 17 der Planunterlagen). Betrachtet werden sowohl die planungsrelevanten Arten Eisvogel und Mäusebussard sowie die nicht planungsrelevanten, allgemein weit verbreiteten und häufigen Arten. Im Ergebnis können in der ASP erhebliche Beeinträchtigungen der Vögel unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen vollständig ausgeschlossen werden. Konflikte für die Vögel sind demnach auch nicht im LBP zu verzeichnen.

Fledermäuse

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

ausgeschlossen werden. Konflikte für die Fledermäuse sind demnach auch nicht im LBP zu verzeichnen.

Reptilien

Die Artgruppe der Reptilien wurde in der ASP nicht behandelt, da im Untersuchungsgebiet mit Blindschleiche, Ringelnatter und Waldeidechse keine planungsrelevanten Arten vom Vorhaben betroffen sind. Mögliche Beeinträchtigungen der Arten werden daher nachfolgend beschrieben.

Baubedingte Verluste von Lebensräumen der drei Reptilienarten können vollständig ausgeschlossen werden, da die Bauflächen auf im Bestand bereits versiegelten bzw. stark überprägten Flächen liegen. Die anlagebedingten Verluste von Lebensräumen der Reptilienarten sind so gering (punktuelle Verluste durch Maststandorte), dass sie zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Arten führen, zumal im Umfeld der Eingriffe weiterhin ausreichend Lebensräume zur Verfügung stehen. Auch baubedingte Erschütterungen führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Arten, da diese nur temporär während der Bauphase auftreten und zudem in einem durch den bestehenden Bahnverkehr vorbelasteten Bereich erfolgen. Baubedingte Tierkollisionen sind nicht ausgeschlossen, sind aber aufgrund der punktuellen Eingriffe eher selten und entsprechen dem normalen Lebensrisiko der Arten. Das Anheben des Schotterkörpers in Teilbereichen wird ebenfalls als unkritisch bewertet, da der Schotterkörper selbst für die relevanten Reptilienarten aufgrund ihrer Lebensraumanprüche keinen Hauptlebensraum darstellt.

Da die Reptilienarten Blindschleiche, Ringelnatter und Waldeidechse vom Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden, ist kein Konflikt bzgl. der Reptilien gegeben.

Amphibien

Die Artgruppe der Amphibien wurde in der ASP nicht behandelt, da im Untersuchungsgebiet mit Bergmolch, Grasfrosch und Erdkröte keine planungsrelevanten Arten vom Vorhaben betroffen sind. Mögliche Beeinträchtigungen der Arten werden daher nachfolgend beschrieben.

Baubedingte Verluste von Lebensräumen der drei Amphibienarten können vollständig ausgeschlossen werden, da die Bauflächen auf im Bestand bereits versiegelten bzw. stark anthropogen veränderten Flächen liegen. Die anlagebedingten Verluste von Lebensräumen der Amphibienarten sind so gering (punktueller Verluste durch Maststandorte), dass sie zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Arten führen, zumal im Umfeld der Eingriffe weiterhin ausreichend Lebensräume zur Verfügung stehen. Auch baubedingte Erschütterungen führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Arten, da diese nur temporär während der Bauphase auftreten und zudem in einem durch den bestehenden Bahnverkehr vorbelasteten Bereich erfolgen. Baubedingte Tierkollisionen sind nicht ausgeschlossen, sind aber aufgrund der punktuellen Eingriffe eher selten und entsprechen dem normalen Lebensrisiko der Arten. Das Anheben des Schotterkörpers in Teilbereichen wird ebenfalls als unkritisch bewertet, da der Schotterkörper selbst für die relevanten Amphibienarten aufgrund ihrer Lebensraumansprüche keinen geeigneten Lebensraum darstellt.

Da die Amphibienarten Bergmolch, Grasfrosch und Erdkröte vom Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden, ist kein Konflikt bzgl. der Amphibien gegeben.

Zusammenfassung Konfliktanalyse Fauna

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

6.3.8.4 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

Im Folgenden sind die aus artenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen findet sich im LBP (vgl. Anlage 16).

Folgende artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Maßnahmen zum Vogelschutz an Energiefreileitungen nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) mit dem Ziel, die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten an Oberleitungsanlagen für Vögel zur Vermeidung von Kurzschlüssen ungefährlich zu gestalten oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen zu verhindern (siehe hierzu Vorhabenbeschreibung in Kap. 2.1). Die vorgesehene Vogelschutzmaßnahme am Mastkopf ist eine Maßnahme, die für Großvögel ausgelegt ist und die demnach auch für Vögel mit körperlich geringem Ausmaß wirksam ist
- Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf (V 3_{CEF}) (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG Rodung im Bereich der Rückschnittzone in der Zeit vom 01.10. bis 28.02., d.h. außerhalb der Brutzeiten der Vögel)

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

6.3.8.5 Ergebnis der Artenschutzrechtlichen Prüfung

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen zum Artenschutz folgt die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass bei Durchführung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vorsorgemaßnahmen für die Arten nach Anhang IV der FFH-RL sowie für die europäisch geschützten

Vogelarten keiner der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

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

Die Durchführung der genannten Maßnahmen ist durch Auflagen in Abschnitt A insbesondere Ziffern 4.4.1.6, 4.4.1.9 und 4.4.1.10 sichergestellt.

6.3.8.6 Stellungnahmen zum Artenschutz

Vom **Dezernat 51** als Höherer Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurden zahlreiche Nebenbestimmungen formuliert (Abschnitt A Ziffern 4.4.1 des Beschlusses), deren Einhaltung von der Vorhabenträgerin zugesagt wurde. Zur artenschutzrechtlichen Prüfung wird ausgeführt, dass die Unterlagen zu dem Schluss kommen, dass unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind und das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten ist. Das Ergebnis der ASP wird von der HNB geteilt.

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

Die **UNB des Kreises Mettmann** hat ebenfalls Nebenbestimmungen formuliert, die unter Abschnitt A Ziffer 4.4.2. In den Beschluss aufgenommen wurden und von der Regiobahn zu beachten sind. Bei Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bestehen keine artenschutzrechtlichen Bedenken. Die Regiobahn hat die Umsetzung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen der Gegenäußerung zugesagt.

Weitere Anregungen der UNB des Kreises Mettmann bestehen nicht.

6.3.9 Schutzgebiete und geschützte Biotope

Schutzgebiete

Das geplante Vorhaben liegt vollständig außerhalb von Schutzgebieten. Auch geschützte Landschaftsbestandteile sowie Naturdenkmäler kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Gleiches gilt für Wasserschutzgebiete und gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete.

Gesetzlich geschützte Biotope

Das nach § 30 BNatSchG bzw. § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschützte Biotop (EC1 Nass- und Feuchtwiese) liegt im Stadtwald und ist nicht vom Eingriff betroffen.

6.3.10 Denkmalpflegerische Belange

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

6.3.11 Stellungnahmen der TÖB und Vereinigungen

Die aufgrund von Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusagen der Vorhabenträgerin werden bestätigt und sind entsprechend dieses Beschlusses umzusetzen. Sofern den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange gefolgt werden konnte, erfolgte daneben die Umsetzung durch Auflagen/ Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A Ziffer 4 dieses Beschlusses) oder sie haben sich im Verfahren auf andere Weise erledigt. Den darüberhinausgehenden Stellungnahmen konnte nicht entsprochen werden. Hierzu wird auf die in Abschnitt B zu den jeweiligen Themen dargelegten Gründe verwiesen. Soweit zu den Stellungnahmen nicht bereits unter den Themen Abschnitt B Ziffern 6.3.1 bis 6.3.10 ausgeführt wurde, werden die Stellungnahmen im Folgenden dargelegt.

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

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 52 (OAWB)
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54 (OWB)
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 55 (technischer Arbeitsschutz)
Stadt Mettmann
Deutsche Bahn AG – DB Immobilien
Deutsche Telekom AG
Stadtwerke Erkrath
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR AöR)
Landesbüro der Naturschutzverbände

Folgende Behörden und sonstige Stellen haben Stellungnahmen abgegeben:

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

Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 22 (KBD)
Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 51 (HNB)
Kreisverwaltung Mettmann
Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln
Westnetz GmbH - Leitungsauskunft

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen im Einzelnen:

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigung)

Von dem Bereich „Kampfmittelbeseitigung“ bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurden keine Bedenken gegen die Maßnahme erhoben. Die Hinweise zu

Kampfmittelangelegenheiten wurden unter Abschnitt A Ziffer 4.6 in den Beschluss aufgenommen.

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

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Naturschutzbehörde)

Die „Höhere Naturschutzbehörde“ bei der Bezirksregierung Düsseldorf hat im Rahmen ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass das Vorhaben einen Eingriff nach § 14 BNatSchG darstellt. Im vorliegenden LBP werden die Eingriffe in den Naturhaushalt ermittelt und bewertet. Daraus werden notwendige Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abgeleitet. Gegen die verwendeten Bewertungsmethoden und die Bilanzierung des Kompensationserfordernisses bestehen keine Bedenken.

Darüber hinaus stellt die HNB fest, dass eine Artenschutzprüfung erstellt wurde, um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG auszuschließen. Die Artenschutzprüfung wird von der HNB inhaltlich geteilt. Die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen sind einzuhalten.

Auf die nachträglichen Forderungen zum Verzicht auf „nächtliche Bauarbeiten zum Schutz lichtempfindlicher Fledermäuse“ und zur ergänzenden „Visuellen Darstellung von Fundpunkten“ wurden nach ergänzenden Abstimmungen zwischen den Beteiligten verzichtet.

Hinsichtlich der reduzierten Rückschnittszone (Abschnitt A Ziffer 4.2.1 und Abschnitt B Ziffer 3.6) werden die Kompensationen mit der ökologischen Baubegleitung und der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung angepasst.

Insgesamt führt die HNB aus, dass die Bedenken seitens der Vorhabenträgerin ausgeräumt wurden und den Nebenbestimmungen wurde zugestimmt. Die Ne-

benbestimmungen und Hinweise wurde unter Abschnitt A Ziffer 4.4.1 in den Beschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin zu beachten und umzusetzen.

Landeseisenbahnverwaltung NRW, Köln (LEV)

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

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

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

Im weiteren Verfahren ergab sich grundsätzlicher Klärungsbedarf bezüglich der Festsetzung der Rückschnittszone (Erläuterungen siehe Abschnitt B Ziffer 3.6 des Beschlusses). Die LEV hatte gebeten, die von ihr in ihrer Stellungnahme aufgeführten, bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachtenden anerkannten Regeln der Technik, insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien (jeweils in der neuesten Fassung) um die Richtlinien der Modulgruppe 882 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu ergänzen. Der Aufnahme der zusätzlichen Regelung hat die Regiobahn-Infrastruktur GmbH zugestimmt.

Nach Abstimmung mit der LEV und der Vorhabenträgerin wurden allgemeine, klarstellende Nebenbestimmungen zur Festsetzung der Rückschnittszone in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (siehe Abschnitt A Ziffer 4.2.1 des Beschlusses).

Die ergänzten Nebenbestimmungen und Hinweise der LEV wurden unter Abschnitt A Ziffer 4.3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und sind von der Vorhabenträgerin umzusetzen und zu beachten.

Kreisverwaltung Mettmann

Seitens der **Unteren Wasserbehörde** und der **Unteren Immissionsschutzbehörde** bestehen keine Bedenken; weitere Anmerkungen gab es nicht. Vom **Kreisgesundheitsamt** wurden ebenfalls keine Bedenken erhoben. Ergänzend wurde festgestellt, dass sich durch die Maßnahmen keine Änderungen hinsichtlich des Schienenverkehrslärms und der Erschütterungen ergeben (s.a. Abschnitt B Ziffer 6.3.4). Ebenso werden die Grenzwerte der 26. BImSchV im Umfeld eingehalten (siehe Abschnitt B Ziffer 6.3.4).

Von der **Unteren Bodenschutzbehörde** wurden für den Bereich Allgemeiner Bodenschutz keine Anregungen vorgetragen.

Bezüglich der Altlastensituation wurden keine Bedenken erhoben, wenn die formulierten Nebenbestimmungen und Hinweise in den Beschluss aufgenommen und beachtet werden.

Ergänzend wurde ausgeführt, dass den Antragsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt Ia Bf Mettmann-Stadtwald zu entnehmen ist, dass im Randbereich der geplanten Maßnahmen zwei Flächen im Altlastenkataster des Kreises Mettmann verzeichnet sind. Dabei handelt es sich zum einen um den ehemaligen Standort eines Kunstdüngerlagers (Nr. 35979/43 Me). Da der genaue Standort nicht bekannt ist, ist die Umgrenzung nur ungenau eingetragen. Der Altstandort ist bislang nicht untersucht worden, so dass unklar ist, ob von dieser Fläche Gefahren ausgehen. Zum Anderen ist der Altstandort eines Schrottplatzes (Nr. 35979/11 Me) im Altlastenkataster verzeichnet. Hier ist ein Teil der Baustelleneinrichtung geplant. Zu den benannten Altstandorten gibt die UBB in ihrer Stellungnahme weitergehende Hinweise zu den bestehenden bzw. bekannten Sachständen, deren Beachtung von der Regiobahn zugesagt wurde. Konkrete Maßnahmenforderungen bestehen hieraus aktuell nicht.

Die Aufnahme der Nebenbestimmungen und Hinweise erfolgte im Beschluss unter Abschnitt A Ziffer 4.5.1. In der Gegenäußerung hat die Regiobahn GmbH der Umsetzung der Nebenbestimmungen zugestimmt und die Beachtung der Hinweise zugesagt.

Von der **Unteren Naturschutzbehörde** wurde ausgeführt, dass das Vorhaben im Geltungsbereich des Landschaftsplanes mit den Entwicklungszielen „Erhaltung“ und „Anreicherung“ sowie in Landschaftsschutzgebieten liegt. Der beteiligte Beirat hat der Erteilung der Befreiung zugestimmt. Die Befreiung wurde unter Abschnitt A Ziffer 2 in den Beschluss aufgenommen und erteilt.

Die von der UNB formulierten „Anregungen“ wurden unter Abschnitt A Ziffer 4.4.2 in den Beschluss aufgenommen. Der Umsetzung wurde von der Regiobahn GmbH zugestimmt. Der durch die HNB geänderten Auflage zur Beleuchtung von Nachtbaustellen hat die UNB zugestimmt. Die Aufnahme des Hinweises zum „Pflegekonzept der Bahnböschungen“ wurde von der Regiobahn GmbH in der Gegenäußerung zunächst abgelehnt, da nach dortiger Ansicht keine Reptilien und Amphibien nachgewiesen und die Lebensräume als ungeeignet eingestuft wurden. In dem Erörterungstermin wurde nach Diskussion der Aufnahme des Hinweises durch die Regiobahn GmbH zugestimmt. Die Forderungen / Anregungen der UNB waren mit den Zusagen der Regiobahn GmbH ausgeräumt.

6.3.12 Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange

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

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

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde

verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solch rechtswidriger Eingriffe mitwirken würden (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

6.3.12.1 Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren elektrifizierten Betriebs der Regiobahn im Bahnhof Mettmann-Stadtwald für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Erschütterungen sowie magnetische Felder kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffern 5.3.1 und 6.3.4 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

Lärmschutz

Von den Einwendern wurde in Zweifel gezogen, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung die aktuellen Vorschriften zur Berechnung des Verkehrslärms angewendet wurden. Die Einwender beziehen sich insofern auf die Zitierung der Schall 03-2012. Es wurde eine Klarstellung gefordert, dass der sog. Schienenbonus entsprechend § 41 Abs. 1 Satz 2 BImSchG unberücksichtigt gelassen wurde.

Die Vorhabenträgerin hat dazu in der Gegenäußerung ausgeführt, dass ein Schienenbonus von 5 dB(A) für Maßnahmen, die nach dem 01.01.2015 planrechtlich eingeleitet werden, nicht mehr zu berücksichtigen ist und hier auch nicht berücksichtigt wurde. Aus dem Schallgutachten der Peutz Consult (Anlage 19 .1 der Planunterlagen) ist zu entnehmen, dass bei der Erstellung des Gutachtens ua. die Richtlinie „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) vom 23.12.2014 (BGBl. I 2014 S. 2271 – 2313)“ angewendet wurde. Aus dem Gutachten ist an keiner Stelle zu entnehmen, dass der sog.

Schienenbonus Berücksichtigung gefunden hat. Da das Verfahren am 23.03.2018 eingereicht wurde, wäre die Berücksichtigung des Schienenbonus rechtswidrig.

Aus den Planunterlagen und auch den Äußerungen des Vorhabenträgers im weiteren Verfahren ergibt sich, dass der Schienenbonus wie rechtlich vorgesehen nicht berücksichtigt wurde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Darüber hinaus wird von den Einwendern ausgeführt, dass durch den Wegfall des Baum- und Strauchbestandes der derzeitige Schallschutz entfalle und die Lärmimmissionen zunehmen werden. Deshalb wird Lärmschutz, z. B. die Errichtung einer Lärmschutzwand, gefordert.

Entsprechend Ziffer 6.1 der Schall 03-2012 stellen Baum- und Strauchbewuchs keine Lärmschutzmaßnahmen dar und werden dementsprechend bei der immissionsschutzrechtlichen Prüfung der Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV rechnerisch nicht berücksichtigt. Der Wegfall von Baum- und Strauchbestand hat somit keine Auswirkungen auf die zu errechnenden Lärmimmissionen und die hieraus abzuleitenden Lärmschutzansprüche. Im Erörterungstermin hat der Gutachter weiter erläutert, dass eine Lärminderung durch Baum- und Strauchbewuchs in der vorhandenen Form nicht nur rechnerisch, sondern auch messtechnisch nicht feststellbar oder nicht nachweisbar ist. Eine Lärminderungswirkung durch den Bewuchs tritt nicht ein.

Die Lärmimmissionsberechnungen aus dem Schallgutachten (Anlage 19.1 der Planunterlagen) ergeben, dass der Grenzwert von 49 dB(A) in der Nacht im Bestand an Nachbargebäuden z. T. überschritten ist. Die Gebäude liegen allerdings näher an der Bahnstrecke. Der im Rahmen einer wesentlichen Änderung zu berücksichtigende Beurteilungspegel von 60 dB(A) in der Nacht wird sowohl im Bestand deutlich unterschritten als auch durch die beantragte und hier planfestzustellende Maßnahme weiter reduziert. Die Lärmimmissionen nehmen durch die Maßnahme wie vorne dargelegt im gesamten Bereich der Maßnahme ab. Es tritt somit keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV ein, und

außerdem auch keine unterhalb dieses Kriteriums liegende Verschlechterung (s. Abschnitt B Ziffer 5.3.1 / 6.3.4.1). Ein Anspruch auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht gegeben.

Im Erörterungstermin wurde die Thematik besprochen. Die Einwendungen wurden im und im Anschluss an den Erörterungstermin aufrechterhalten.

Im Nachgang wurde für das Wohngebäude der Einwender eine schalltechnische Untersuchung erstellt (siehe Abschnitt A Ziffer 3.3). Ausweislich dieses Gutachtens werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht im Wesentlichen eingehalten. Insgesamt reduziert sich nach Durchführung der Maßnahme die Lärmbelastung für die Einwender um 0,3 bis 1 dB(A). An zwei Immissionspunkten wird der Grenzwert für die Nacht mit 50/51 dB(A) bereits im Bestand überschritten. Auch hier kommt es durch die Umsetzung der Maßnahme zu Reduzierungen. Die Lärmbelastung wird somit auch für das Grundstück der Einwender geringer.

Das ergänzende Gutachten lag den Einwendern vor. Die Einwendungen wurden aufrechterhalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Erschütterungen / sekundärer Luftschall

Die Einwender haben in ihrem Einwendungsschreiben ausgeführt, dass durch die Ausbaumaßnahme keine unzumutbaren Erschütterungen für das betroffene Grundstück entstehen dürfen. Zu bedenken seien die besonderen topographischen Verhältnisse (das Grundstück liege mehrere Meter tiefer als die Bahnstrecke). Dies sei in dem Gutachten nicht besonders berücksichtigt. Darüber hinaus sei die besondere Schutzwürdigkeit des unter Denkmalschutz stehenden Wohngebäudes zu berücksichtigen. Die Einwender fordern deshalb, dass Erschütterungsmessungen an dem Wohngebäude durchgeführt werden.

Zu der Thematik wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffer 6.3.4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Wie dargelegt ist davon auszugehen, dass durch

die geplanten Ausbaumaßnahmen keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG um mehr als 25% zu erwarten ist.

Auch in ihrer Gegenäußerung weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass in dem Erschütterungsgutachten festgestellt wurde, dass die Elektrifizierung der Strecke und die Anhebung der Gleislage um 20 cm nicht geeignet sind, hinsichtlich der Erschütterungen wesentliche nachteilige Auswirkungen hervorzurufen. Auswirkungen auf den sekundären Luftschall sind nicht zu erwarten.

Die Einwendungen wurden im und im Anschluss an den Erörterungstermin aufrechterhalten.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich und technisch zutreffend. Sie entsprechen der anzuwendenden Norm. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin eine umfangreiche Beweis-sicherung zugesagt, die in diesem Beschluss durch eine Nebenbestimmung (Abschnitt A Ziffer 4.8.5) gesichert ist (siehe im Weiteren auch Abschnitt B Ziffer „6.3.12.4 „Sonstige Auswirkungen auf Grundstücke / Einwendungen“).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Elektrosmog

Mit ihren Einwendungen haben die Einwender ihre Befürchtungen hinsichtlich einer unzumutbaren Beeinträchtigung durch Elektrosmog durch die geplante Oberleitung deutlich gemacht. Das Grundstück liege im Einwirkungsbereich sowie innerhalb der Bewertungsabstände der geplanten Niederfrequenzanlage. Die Einwender fordern, dass es durch die Oberleitungsanlage zu keinen Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche bzw. des Gebäudes der Einwender kommen darf und dass diesbezügliche Schutzmaßnahmen angeordnet werden.

Für den Bereich wurde von der Vorhabenträgerin ein EMV-Erdungs- und Streustromgutachten (Anlage 20 der Planunterlagen) vorgelegt. Entsprechend dem Ergebnis des Gutachtens konnte für alle Expositionen die Einhaltung der Grenzwerte und somit die Erfüllung der Vorsorgeforderung der 26. BImSchV

ermittelt werden. Überlappungen von Einwirkbereichen dritter Niederspannungssysteme an maßgeblichen Minimierungsorten innerhalb des Bewertungsabstandes ergaben sich nicht. Die Überprüfung der weiterhin zu beachtenden Feldanteile von genehmigungspflichtigen Hochfrequenzanlagen zwischen 9 kHz bis 10 MHz, die eines Nachweisverfahrens zur Begrenzung elektromagnetischer Felder bedürfen, erfolgte auf Grundlage der Datenbank der Bundesnetzagentur. Mit Stand vom 20.04.2016 liegen keine Anlagen im Einflussbereich des Planfeststellungsabschnitts und somit keine zusätzlichen zu beachtenden Feldanteile vor. Zu den näheren Ausführungen wird auf Abschnitt B Ziffer 6.3.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

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

Die Vorhabenträgerin führt hierzu in ihrer Gegenäußerung zusammenfassend aus, dass entsprechend dem Gutachten keine Maßnahmen zur Verminderung von elektromagnetischen Feldern erforderlich sind. Es wird darauf verwiesen, dass auch ohne zwingende Notwendigkeit ein Rückleiterseil zur Reduzierung des elektrischen Magnetfeldes errichtet wird.

Im Erörterungstermin wurde durch den Fachgutachter zu dem Vortrag der Einwender ausgeführt, dass auf dem Grundstück der Einwender im 10 m-Abstand von der Gleismitte 3 % des zulässigen Grenzwertes für elektromagnetische Felder ermittelt wurden, das sind 97%-Punkte unter dem zulässigen Grenzwert der 26. BImSchV. Auch im weiteren Bereich bis zur Grundstücksgrenze der Regiobahn liegen die Werte in Bereichen deutlich unterhalb des Grenzwertes.

Die Einwendungen wurden im und im Anschluss an den Erörterungstermin von den Einwendern aufrechterhalten.

Nach Prüfung und Bewertung der o.a. Ausführungen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Bauimmissionen und sonstige Auswirkungen der Bauphase

Die Einwender haben in ihrem Einwendungsschreiben ausgeführt, dass durch die Baumaßnahmen keine nachteiligen Beeinträchtigungen entstehen dürfen. Sie fordern, frühzeitig im Voraus über den konkreten Umfang und die Dauer der anstehenden Maßnahmen im Bereich ihres Grundstücks informiert zu werden. Dies wurde von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Gegenäußerung zugesagt.

Hinsichtlich der zu erwartenden Baulärmimmissionen durch Errichtung der Oberleitungsmasten wurde mit dem Deckblatt ein entsprechendes schalltechnisches Gutachten (Anlage 19.3 der Planunterlagen) vorgelegt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens kommt es bei der Errichtung der Oberleitungsmaste zu der baustellenüblichen Lärmbelastung der umliegenden Nachbarschaft. Zur Lärmreduzierung verzichtet die Vorhabenträgerin u. a. auf lärmintensive Rammarbeiten (Vibrationsramme etc.) zur Erstellung der Oberleitungsmaste. Durch die Wahl des beschriebenen Verfahrens reduziert sich die Lärmbelastung um bis zu 15 dB(A); eine deutlich höhere Lärmbelastung wird somit vermieden. Darüber hinaus beschränkt die Vorhabenträgerin die tägliche Betriebszeit der Baumaßnahmen auf 8 Stunden im Tageszeitraum. Aufgrund dieser Beschränkungsmaßnahme reduziert sich der Beurteilungspegel um weitere 5 dB(A). Die Vorhabenträgerin verzichtet zudem auf Arbeiten während des Nachtzeitraumes.

Die Dauer der Lärmbelastung beschränkt sich wegen des täglichen Fortschreitens der Arbeiten auf wenige Tage. Insgesamt sind somit unzumutbare Beeinträchtigungen durch die Bauphase nicht zu erwarten (siehe auch Abschnitt B Ziffer 6.3.4.5). Darüber hinaus sind die in diesem Beschluss festgesetzten geltenden Regelungen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen einzuhalten (siehe Abschnitt A Ziffer 4.8).

Die Einwendungen wurden weder im noch im Nachgang zum Erörterungstermin zurückgenommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.3.12.2 Eigentum

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist das Eigentum ein elementares Grundrecht und sein Schutz von besonderer Bedeutung für den sozialen Rechtsstaat.

Soweit für die Elektrifizierung der Regiobahn privates Eigentum in Anspruch genommen werden muss, ist dies das Ergebnis einer diese durch das Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grundsätze berücksichtigenden Abwägungsentcheidung.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren oder gar keinem Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen. Damit wurde dem Eigentumsrecht als Teil der in herausgehobener Weise abwägungserheblichen Belange in hinreichender Weise Rechnung getragen. Es wird dabei nicht verkannt, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Die Prüfung hat ergeben, dass der Eingriff in die benötigten Flächen und damit in das Grundeigentum mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Baumaßnahme erforderlich ist. Die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile müssen in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden (§ 22a AEG i. V. m. EEG NRW). Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW findet keine Anwendung, weil diese nur dem Ausgleich solcher Einwirkungen der eisenbahnrechtlichen Planung auf rechtlich geschützte Belange Dritter dient, die nicht

- wie etwa der Zugriff auf das Grundeigentum - einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern - wie etwa der Verkehrslärm - nur als Folge der zugelassenen Planung und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen - unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens - nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert.

Vorliegend überwiegen die mit der Planung insgesamt verfolgten Ziele daher die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums, der Vorhabenträger erhält das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29/95).

6.3.12.3 Inanspruchnahme von Grundstücken

Grunderwerb und dingliche Sicherung sind in Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt und als Anlagen 12 und 13 den Antragsunterlagen beigelegt. Alle zur Elektrifizierung notwendigen Anlagen werden soweit als möglich auf Grundstücken der Regiobahn GmbH geplant.

Aus der Notwendigkeit, Anlagen neben den Bahngleisen zu errichten sowie Oberleitungsmasten zu führen, sind Grundstücksinanspruchnahmen wegen Überspannung durch Leitungen sowie im Umfang der festzulegenden Rückschnittszonen erforderlich (s.o. Abschnitt B Ziffer 3.6). Zur Freihaltung der Rückschnittzone, in dem gem. Regelwerk keine Bäume stehen dürfen, sind teilweise dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Grundstücken Dritter für den Grünschnitt erforderlich. Die Inanspruchnahmen sind nicht vermeidbar. Zur Sicherstellung der Nutzung der Grundstücksteile sind Vereinbarungen oder Eintragungen von Grunddienstbarkeiten erforderlich.

Die Grundstücksinanspruchnahmen sind in den öffentlich ausgelegten Planunterlagen dargestellt. Im Rahmen einer Überprüfung im laufenden Verfahren wurde festgelegt, dass die Grundstücksinanspruchnahme für den Grünschnitt

reduziert werden kann (s. Abschnitt B Ziffer 3.6). Entsprechende Regelungen wurden in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A Ziffer 4.2 dieses Beschlusses festgeschrieben. Durch die neue Festlegung reduziert sich die Inanspruchnahme und damit die Betroffenheit. Deshalb wurde auf eine erneute Offenlage geänderter Planunterlagen verzichtet. Allerdings wurde das Deckblatt den Naturschutzbehörden zur naturschutzrechtlichen Neubewertung sowie in Teilen den Einwendern aufgrund der Reduzierung der Grundstücksinanspruchnahme zur Kenntnis und mit der Möglichkeit der Stellungnahme gegeben.

Für Grundstücke im öffentlichen Eigentum liegen Zustimmungen vor.

Die Inanspruchnahmen sind – auch unter Berücksichtigung der reduzierten Rückschnittszonen – nicht vermeidbar und verhältnismäßig.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme eines Grundstücks wurden Einwendungen erhoben. Die Einwendungen beziehen sich auf den Umfang der Grundstücksinanspruchnahme durch eine dingliche Sicherung. Entsprechend den Planunterlagen (Anlagen 12, 13) sollen von den Einwendern 175 m² Grundstück mit dem Hinweis „Freischnitt“ in Anspruch genommen werden. Hierfür soll eine Grunddienstbarkeit eingetragen werden. Die Fläche der Inanspruchnahme befindet sich im hinteren Grundstücksteil angrenzend zur Regiobahn-Trasse. Die Einwender führen aus, dass sich Inhalt und Umfang der beabsichtigten dinglichen Sicherung bzw. Grunddienstbarkeit nicht mit hinreichender Bestimmtheit aus den Planunterlagen ergeben. Der Umfang der Rückschnittszone sei nicht durchgängig eindeutig festgelegt. Die Inanspruchnahme könnte durch eine Anordnung der Oberleitungsmasten nur auf eine Trassenseite verringert werden. Die Beantwortung dieser Fragen ist für die Einwender von dringlichem Interesse, da ein Bauprojekt geplant sei, welches durch die Rückschnittszone gefährdet werden könnte. So werden die Fragen aufgeworfen, welcher Abstand zwischen Gebäude und Oberleitung einzuhalten sei, ob durch die Oberleitung die geplanten Gebäude weiter ins Grundstück zu verschieben seien und ob bauordnungsrechtliche Abstandsflächen zur Rückschnittszone einzuhalten wären. Im Erörterungstermin wurde die Frage des Umfangs der Rückschnittszone umfassend diskutiert. Eine Einigung wurde nicht erzielt.

Im Nachgang zum Erörterungstermin gab es Anlass, die Frage der Größe der Rückschnittszone noch einmal grundsätzlich zu prüfen. Das Ergebnis ergab die Festsetzung der Rückschnittszone in dem Umfang, wie er in Abschnitt A Ziffer 4.2 des Beschlusses festgelegt ist. Weitere Erläuterungen sind aus Abschnitt B Ziffer 3.6 zu entnehmen. Die Festlegung bedeutet eine deutliche Reduzierung der Rückschnittszone. Für die Einwender ergab sich aus dieser Festlegung, dass von ihrem Grundstück nur noch eine auf 31 m² reduzierte Fläche erforderlich ist. Den Einwendern wurde diese wesentliche Reduzierung der in Anspruch zu nehmenden Fläche durch Übersendung der entsprechenden Deckblattunterlagen mitgeteilt. Durch eine einseitige Anordnung der Oberleitungsmasten würde sich die Grundstücksinanspruchnahme nicht weiter reduzieren. Die Anordnung auf der dem Einwendergrundstück gegenüberliegenden Trassenseite ist aber aus technischen Gründen auch nicht möglich.

Mit der getroffenen Festlegung der Rückschnittszone in diesem Beschluss in Verbindung mit den Anlagen 12 und 13 des Deckblattes wurde die von den Einwendern geforderte Eindeutigkeit hinsichtlich der Flächengröße geschaffen. Die entsprechenden Unterlagen wurden den Einwendern im Rahmen einer nachträglichen Beteiligung zur Kenntnis und der Möglichkeit einer Rückäußerung gegeben. Eine inhaltliche Rückäußerung erfolgte nicht.

Aufgrund der Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere im Hinblick auf die Notwendigkeit der Rückschnittszone und zusätzlich die deutliche Reduzierung des Eingriffs in das Eigentum der Einwender, werden die Einwendungen, soweit ihnen nicht durch die Flächenreduzierung Rechnung getragen wurde, zurückgewiesen.

Darüber hinaus führen die Einwender aus, dass unklar sei, welche Maßnahmen in dem Grundstücksbereich vorgenommen werden sollen / müssen. Den Einwendern ist unklar, ob sie den Grundstücksteil betreten dürfen, ob eine Einfriedung des Grundstücks erfolgen dürfe.

Nach der Ril 882 (Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle) ist entlang einer elektrifizierten Strecke eine Rückschnittszone freizuhalten. Der Umfang die-

ser Rückschnittszone ergibt sich für den hier zu betrachtenden Planfeststellungsabschnitt Ia (Bf Mettmann-Stadtwald) aus der Festlegung im Abschnitt A Ziffer 4.2 dieses Beschlusses. Weitere Erläuterungen ergeben sich aus Abschnitt B Ziffer 3.6 des Beschlusses. Diese Rückschnittszone ist zum Schutz der Oberleitungsanlage von Bäumen freizuhalten. Zum Umfang der Inanspruchnahme führt die Regiobahn aus, dass eine jährliche Inspektion der in der Rückschnittszone stehenden Vegetation ca. alle 9 bis 15 Monate erforderlich ist. Diese Inspektion muss von allen Seiten des Bewuchses erfolgen. Weitere Inspektionen können nach besonderen Ereignissen (z.B. Sturm, Nassschnee, Schädlingsplagen etc.) zusätzlich erforderlich werden (siehe auch DB Richtlinie 882.0100 Landschaftspflege). Der im weiteren Prozess erforderliche Handlungsbedarf wird durch die Inspizierenden bestimmt und die Maßnahmen (z.B. Fällung / Kronenpflege / Astung / Rodung) entsprechend festgelegt. Diese Maßnahmen sind voraussichtlich nur alle 3-5 Jahre, falls überhaupt erforderlich. Die Kontrollen und Pflegemaßnahmen erfolgen zu Lasten der Regiobahn GmbH, dem Grundstückseigentümer entstehen hierdurch keine Kosten.

Auf der daran anschließenden Fläche obliegt es den Grundstückseigentümern, in Abstimmung mit dem Eisenbahnunternehmen den Bewuchs so zu pflegen, dass eine Gefährdung der Oberleitung ausgeschlossen wird. Insoweit ist eine Eindeutigkeit der in der Rückschnittszone durchzuführenden Maßnahmen hergestellt. Darüber hinaus ist die Rückschnittszone nicht von der Betretung ausgenommen. Eine Einfriedung kann ebenfalls erfolgen. Auch gibt es durch die Errichtung der Oberleitungsmasten und –leitungen keine weiteren Nutzungseinschränkungen im Außenwohnbereich (inkl. Schwimmteich und Bachlauf). Die Außenwohnbereiche liegen alle außerhalb des 4 m-Bereichs, in dem Sicherheitsmaßnahmen erforderlich sind. Die Regiobahn hat i.Ü. ausgeführt, dass die wesentlichen Arbeiten durch sie vom Gleis her erfolgen sollen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die zu ergreifenden Maßnahmen in der Rückschnittszone hinreichend bestimmt sind. Im Beschluss sind entsprechende Ausführungen gemacht. Darüber hinaus wird auf die Gegenüberlegung der Regiobahn zu den Einwendungen und das Protokoll zum Erörterungstermin verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.12.4 Sonstige Auswirkungen auf Grundstücke / Einwendungen

Erschütterungen / Beweissicherung

Die Einwender befürchten unzumutbare Erschütterungseinwirkungen auf ihr unter Denkmalschutz stehendes Wohngebäude. Die Einwender fordern in ihren Einwendungen, dass Erschütterungsmessungen durchgeführt werden, um die tatsächlich zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen an ihrem Wohngebäude beurteilen zu können.

Zu der Thematik wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B Ziffer 6.3.4.3 sowie Ziffer 6.3.12.1 dieses Beschlusses verwiesen. Wie dargelegt ist davon auszugehen, dass durch die geplanten Ausbaumaßnahmen keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG um mehr als 25% zu erwarten ist. Die Vorhabenträgerin hat trotz der im Erschütterungsgutachten erfolgten Bewertung in der Gegenäußerung zugesagt, dass sie im Zuge einer Beweissicherung bereit ist, erschütterungstechnische Messungen durchzuführen, da es sich um ein denkmalgeschütztes Haus handelt.

Im Erörterungstermin wurde als Ergebnis festgehalten, dass die Vorhabenträgerin Beweissicherungsmessungen angeboten hat, die vor, während und nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke durchzuführen sind. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Abschnitt A Ziffer 4.8.5 in diesen Beschluss aufgenommen. Weitere Ausführungen wurden hierzu von den Einwendern im Erörterungstermin nicht gemacht.

Auch im Wissen der Zusage wurden die Einwendungen aufrechterhalten.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht durch die v. g. Nebenbestimmung erfüllt und erledigt sind, zurückgewiesen.

Durchführung der Baumaßnahmen / Beweissicherung

Darüber hinaus haben die Einwender eine Begutachtung zur Beweissicherung hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen des Schwimmteiches und des Bachlaufes im hinteren Teil des Grundstücks gefordert. Weiterhin sollen die nicht beanspruchten Flächen durch geeignete Maßnahmen (Schutzzaun etc.) gesichert werden. Etwaige Schäden seien von der Regiobahn zu ersetzen.

Die Erfüllung dieser Forderungen wurde von der Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung zugesagt und im Erörterungstermin noch einmal bestätigt und protokolliert. Die Zusagen sind umzusetzen.

Auch im Wissen der Zusage wurden die Einwendungen aufrechterhalten.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht durch die Zusagen der Regiobahn erledigt sind, zurückgewiesen.

Rückwärtige Bebauung

In ihrem Einwendungsschreiben führen die Einwender allgemein aus, dass von ihnen beabsichtigt sei, im rückwärtigen Teil des Grundstücks eine Bebauung mit 4 Reihenhäusern vorzunehmen. Hierfür sei bereits ein Bebauungsplanentwurf erstellt.

Zu diesen Ausführungen wurde auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde von der baurechtlich zuständigen Stadt Mettmann mitgeteilt, dass für ein derartiges Bauvorhaben nach dem aktuellen Planungsrecht eine Bebaubarkeit der rückwärtigen Grundstücksbereiche nicht gegeben sei. U. a. sei die Erschließung nicht gesichert. Für die gewünschte Bebaubarkeit wäre die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Die Stadt Mettmann hätte aber Stand Januar 2020 keine Absicht, für diesen Bereich einen Bebauungsplan aufzustellen.

Wie sich aus den Darlegungen der Regiobahn in der Gegenäußerung ergibt, wird es unabhängig von der baurechtlichen Beurteilung durch die Stadt Mettmann aber auch keine (wesentliche) Einschränkung der Nutzbarkeit des Grundstücks hinsichtlich des Schwimmteichs, des Grillplatzes und auch einer ggfs. zu

realisierenden Bebaubarkeit geben. Auch der nicht bebaubare sog. „Gefahrenbereich“ (4 m Bereich ab Gleismitte) liegt außerhalb des Grundstücks der Einwender. Dies wurde im Erörterungstermin noch einmal bestätigt.

Der Umfang möglicher Einschränkungen durch die Grundstücksinanspruchnahme hat sich durch die Neufestlegung der Rückschnittszone (siehe Abschnitt A Ziffer 4.2, Abschnitt B Ziffer 3.6 und 6.3.12.3) zudem deutlich von 175 m² auf 31 m² reduziert. Dieser Eingriff ist somit, auch im Verhältnis zur Gesamtgröße des Grundstücks, nur noch sehr gering. Der für den Freischnitt erforderliche Bereich liegt, wie den Einwendern nach Übersendung der entsprechenden Unterlagen bekannt ist, am hinteren Grundstücksrand zur Bahnanlage hin und beeinträchtigt die Planungen der Einwender nicht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.3.12.5 Wertminderung / Wertverlust

Von den Einwendern wird geltend gemacht, dass eine Wertminderung (Wertverlust) ihres Grundstücks und Gebäudes bei der Realisierung der Elektrifizierung der Regiobahn-Strecke S 28 eintreten wird.

Zwar sind bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört deshalb zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks und der Wertverlust eines Hauses sind für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen

Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG kein Raum (vgl. BVerwG, Urteile vom 29.01.1991, 4 C 51/98, vom 14.05.1992, 4 C 8.89, vom 27.11.1996).

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich somit grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG nicht (BVerwG, Urteile vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95).

Etwas Anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen / Wertverluste planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche tatsächlichen Einschränkungen bzw. Auswirkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie zu bewohnen, bleibt – wie oben zu den einzelnen Belangen und Einwendungen ausführlich dargelegt – durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) treten nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, ist sichergestellt, dass die

entsprechenden Grenzwerte eingehalten oder ausgeglichen werden. Auf die Ausführungen in Abschnitt B Ziffer 6.3.4 sowie 6.3.12.1 des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung / einen Wertverlust bewirken, sind Wertminderungen / Wertverluste allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Von den Einwendern wird im vorliegenden Fall auch eine Wertminderung bzw. ein Wertverlust geltend gemacht mit im Wesentlichen der Begründung, die Eintragung der Grunddienstbarkeit sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche. Desweiteren wird ausgeführt, dass die geplante Bebauung des rückwärtigen Grundstücksteils nicht mehr realisiert werden kann.

Diese Einwendungen sind aus den o. g. Gründen zurückzuweisen. Eine konkrete Auswirkung oder Beeinträchtigung des Grundstücks oder Einschränkung der Nutzbarkeit ergeben sich hieraus nicht. Die faktischen Auswirkungen des geplanten Vorhabens wurden seitens der Vorhabenträgerin umfassend ermittelt und sind wie oben dargelegt im Beschluss berücksichtigt. Für die behauptete Verkehrswertminderung ergibt sich insoweit kein Anhaltspunkt.

Dies gilt auch im Hinblick auf die Veränderungen bestehender Sichtbeziehungen (Sichtbarkeit eines einzelnen Oberleitungsmastes). Da die Oberleitung an Masten geführt wird, ist die Aufstellung der Masten nicht zu vermeiden. Hierdurch ergibt sich aber keine unzumutbare Sichtbeschränkung für die Einwender.

Ein „Recht auf schöne Aussicht“ bzw. Beibehaltung der bestehenden Aussicht existiert darüber hinaus nicht. Der öffentlich-rechtliche Schutz einer bestehenden Aussicht ist im Baurecht insoweit auf Ausnahmefälle begrenzt, die durch eine „Situationsberechtigung“ des betreffenden Grundstücks gekennzeichnet ist. Es muss sich nach den örtlichen Verhältnissen um eine besonders wertvolle,

den Grundstückswert erheblich mitbestimmende Aussicht handeln und eine wesentliche Beeinträchtigung dieser Aussicht drohen. Wenngleich es keinen Anspruch auf Erhaltung eines bislang nicht durch Bebauung eingeschränkten Ausblicks gibt, das private Interesse des Grundstückseigentümers daran also insoweit keinen rechtlich geschützten Belang darstellt, handelt es sich allerdings bei bislang ungehinderten Sichtbeziehungen zumindest um einen die Wohnqualität beeinflussenden Faktor, der in der Abwägung nicht völlig vernachlässigt werden darf. Er ist nicht vermeidbar und wird wegen der sehr geringen Auswirkungen durch einen einzelnen Mast von der Vorhabenträgerin als hinnehmbar eingestuft.

Dieser Bewertung der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Auch wenn natürlich über die Beurteilung der Optik eines Bauwerks immer unterschiedliche Auffassungen bestehen können, so ist die Aufstellung eines Oberleitungsmastes am Grundstückende zumutbar. Eine faktische Beeinträchtigung des Grundstücks mit der Folge eine Wertminderung ist nicht zu erkennen. Eine Verschiebung des Mastes ist nach Prüfung durch die Vorhabenträgerin aus technischen Gründen nicht möglich.

Die dem Vorhaben entgegengehaltenen Einwendungen wegen Wertminderungen/Wertverlusten werden deshalb zurückgewiesen.

6.3.12.6 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den vom Plan Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens bei der Vorhabenträgerin geltend zu machen. Auf Abschnitt C Ziffer 1 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

6.3.12.7 Sonstige Einwendungen

Die Einwender fordern in ihren Einwendungen, das alternative Antriebskonzept geprüft und in die Abwägung einbezogen werden sollen. Derzeit wird die Strecke mit Dieselfahrzeugen befahren.

Die Regiobahn weist in der Gegenäußerung darauf hin, dass Alternativen dann zu prüfen sind, wenn diese ernsthaft in Betracht kommen. Dies dürfte nach ihrer Einschätzung auf der hier in Rede stehenden Trasse für andere alternative Antriebssysteme als der Elektrifizierung nicht der Fall sein. Weiterhin habe die Regiobahn GmbH als für den Betrieb der öffentlichen Infrastruktur zuständiges Unternehmen (EIU) keinen Einfluss darauf, welche Traktionsart die auf der Trasse verkehrenden Verkehrsunternehmen nutzen.

Wie im Beschluss zu den vorgängigen Verfahren (Abschnitt B Ziffer 2) und in der Planrechtfertigung (Abschnitt B Ziffer 6.1) ausgeführt ist, hat der VRR als Aufgabenträgerin für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entschieden, dass die S-Bahn-Linie S 28 (Regiobahn) von Wuppertal nach Kaarst künftig durchgängig mit Elektrofahrzeugen bedient werden soll. Der in der Zuständigkeit der DB liegende Streckenabschnitt zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neus Hbf ist bereits elektrifiziert. Die Regiobahn als beauftragtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist aufgrund der Entscheidung des VRR zur Elektrifizierung dazu verpflichtet, auf den von ihr zu verantwortenden Streckenabschnitten die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Die Prüfung alternativer Antriebskonzepte liegt nicht in der Zuständigkeit der Regiobahn.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.4 Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

§ 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Das gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, 4 B 105.94, NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, 4 B 105.94, NuR 1995, S. 139 und Beschluss vom 31.01.2006, 4 B 49.05, NVwZ 2006, S. 823f sowie OVG Münster, Urteil vom 21.01.1995, 9 A 555/83, n.v.).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

7. Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben der Elektrifizierung des Planfeststellungsabschnitts Ia Bahnhof Mettmann-Stadtwald als Teilmaßnahme der Elektrifizierung der Gesamtstrecke der S 28 (Regiobahn) ist nach Abwägung aller Belange aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der bestehenden Probleme und Erreichung der Ziele des SPNV geeignet. Mit dem Vorhaben wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung des Ziels der Elektrifizierung des SPNV erreicht.

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

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

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen private Belange nicht entgegen. Rechte Dritter werden nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt. Der Inanspruchnahme von Grundstücksteilen ist in dem festgesetzten Mindestmaß erforderlich und beeinträchtigt die Eigentümer*innen nur unwesentlich. Außerdem wurden die in Anspruch zu nehmenden Flächen im Verfahren noch reduziert. Durch die Elektrifizierung der Strecke werden negative Auswirkungen nicht erwartet. Die Auswirkungen für die Schutzgüter nach dem UVPG werden durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf ein Minimum reduziert. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick darauf, dass durch die Reduzierung der Rückschnittszone auch die Eingriffe verringert werden. Die einzelnen Maßnahmen werden durch die ökologische Baubegleitung in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und eine abschließende Kompensation ausgeglichen. Eine Rechtsbeeinträchtigung liegt im Ergebnis nicht vor.

Das öffentliche Interesse an einem funktionierenden umweltverträglichen SPNV-Verkehr rechtfertigt die beantragte Elektrifizierung. Zusätzliche, belastendere

Auswirkungen von größerem Gewicht auf die Umgebung oder hinsichtlich der Belange Einzelner, als sie mit dem bisher planfestgestellten Vorhaben verbunden waren, können ausgeschlossen werden. Die betroffenen TÖB haben gegen die Änderung keine Bedenken.

Die Maßnahme konnte somit planfestgestellt werden.

C. Hinweise

1. Entschädigungsverfahren

Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundstücke, Erschwerissen und anderer Nachteile) sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin, die

**Regiobahn GmbH
Bahnstraße 58
40822 Mettmann**

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden werden, für das die

**Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf**

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

2. Auslegung des Planes und Rechtswirkungen

Dieser Beschluss wird in der Stadt Mettmann mit einer Ausfertigung der Planunterlagen einschließlich des Deckblattes zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht (§ 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist (zwei Wochen) gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt. Hierauf wird in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen (§ 74 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,

Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster

erhoben werden.

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

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich einzureichen.

Die Klage muss die Klägerin/ den Kläger, die Beklagte (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Düsseldorf, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und die Klägerin/der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt. Die Frist kann auf Antrag verlängert werden (§ 18e Abs. 5 AEG).

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

über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer- Rechtsverkehr-Verordnung-ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

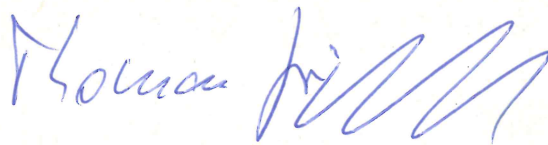
Hinweis:

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

Bezirksregierung Düsseldorf

- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag



Thomas Gripp