

# **Planfeststellungsbeschluss**

**nach § 18 Abs. 1 AEG**

**für den Neubau der S13, Troisdorf – Bonn Oberkassel**

**Planfeststellungsabschnitt 1**

**(Städte St. Augustin, Troisdorf u. Siegburg)**

**km 1,458 - 3,986**

**Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>A. Entscheidung</b>	<b>1</b>
I. Planfeststellung	1
1. Rechtsgrundlagen	1
2. Gegenstand der Planfeststellung	1
3. Bestandteile des festgestellten Planes	1
3a. Abschnittsbildung	5
3b. Wasserrechtliche Erlaubnis	5
4. Nebenbestimmungen	9
II. Entscheidung über Anträge und Einwendungen	26
III. Kostenentscheidung	26
<b>B. Sachverhalt</b>	<b>26</b>
I. Grundlagen	26
II. Planfeststellungsverfahren	32
1. Antrag auf Planfeststellung	32
2. Anhörungsverfahren	33
2.1 Beteiligung von Behörden, sonstige Trägern öffentlicher Belange und Stellen	33
2.2 Auslegung	33
2.3 Stellungnahmen und Einwendungen	35
2.4 Auswerten der Stellungnahmen und Einwendungen	36
2.5 Erörterungstermin	36

<b>C. Begründung</b>	<b>37</b>
I.    Verfahrensrechtliche Bewertung	37
1.    Notwendigkeit und Umfang der Planfeststellung	37
2.    Zuständigkeit für die Planfeststellung	38
3.    Verfahrensdurchführung	38
3.1    Anhörungsverfahren	38
3.1.1    Zuständigkeit	38
3.1.2    Beteiligung und Auslegung	38
3.1.3    Erörterung	40
4.    Verfahrenseinwendungen	40
II.   Materielle Würdigung	40
1.    Planungsziel	40
2.    Planrechtfertigung	40
3.    Materiellrechtliche Einwendungen und Abwägung der öffentlich und privaten Belange einschließlich der	41
4.    Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	114
5.    Gesamtabwägung	119
III.  Kostenentscheidung	120
IV.  Geltungsdauer	120
V.   Freigabe des Bauvorhabens	120
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>120</b>

## A. Entscheidung

### I. Planfeststellung

#### 1. Rechtsgrundlagen

Gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) in der aktuellen Fassung stellt das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, auf Antrag der Deutschen Bahn AG, vertreten durch die DB Projekt Bau GmbH, Hermann-Pünder-Strasse 3, 50679 Köln den Plan für den Neubau der S13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf u. Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel mit den in den Planunterlagen eingetragenen Ergänzungen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen fest.

#### 2. Gegenstand der Planfeststellung

Neubau der S13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf u. Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel

#### 3. Bestandteil des festgestellten Plans sind:

Anlage	Titel	Maßstab	
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>		2. Deckblatt
<b>2 A</b>	<b>Übersichtslageplan</b> Planfeststellungsabschnitt 1 km 1,458 – 3,986	1:5000	1. Deckblatt
<b>3 A</b>	<b>Übersichtshöhenplan</b> Planfeststellungsabschnitt 1 <b>km 1,458 – 3,986</b>	1:5000	1. Deckblatt
<b>4</b>	<b>Lagepläne</b>		
4.1 A	Lageplan km 1,458 – 1,728	1:1000	1. Deckblatt
4.2 A	Lageplan km 1,728 – 2,132	1:1000	1. Deckblatt
4.3 A	Lageplan km 2,132 – 2,574	1:1000	1. Deckblatt
4.4 B	Lageplan km 2,574 – 3,268	1:1000	2. Deckblatt
4.5 B	Lageplan km 3,268 – 3,750	1:1000	2. Deckblatt
4.6 A	Lageplan km 3,750 – 3,986	1:1000	1. Deckblatt
<b>5</b>	<b>Querschnitte</b>		
5.1	Regelquerprofil zweigleisiger Abschnitt	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.2	Querprofil km 1,661	1 : 1.000	
5.3 A	Querprofil km 1,867	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.4 A	Querprofil km 2,047	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.5	Querprofil km 2,319	1 : 1.000	
5.6 A	Querprofil Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte (2,755)	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.7 A	Querprofil km 3,232	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.8 A	Querprofil km 3,643	1 : 1.000	1. Deckblatt
5.9 A	Querprofil km 3,781	1 : 1.000	1. Deckblatt

6.	Bauwerksverzeichnis		2. Deckblatt
7.	Bauwerkspläne (km Strecke 2695)		
7.1A	Personentunnel Moselstraße Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitte	1:200	1. Deckblatt
7.2	EÜ Willy-Brandt-Ring Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitte	1:200	
7.3	Stützwand Westseite, km 1,953 bis 2,333		
7.3.1	Bereich I, Draufsicht, Ansicht, Querschnitt	1:200/1:100	
7.3.2	Bereich II, Draufsicht, Ansicht, Querschnitt	1:200/1:100	
7.3.3	Bereich III, Draufsicht, Ansicht, Querschnitt	1:200/1:100	
7.4 A	EÜ Ahrstraße Draufsicht, Längsschnitt, Quer- schnitte	1:200	1. Deckblatt
7.5	Personentunnel Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte, km 2,835		
7.5.1 A	Draufsicht, Längsschnitte	1:200/1:100	1. Deckblatt
7.5.2 A	Querschnitte	1:100	1. Deckblatt
7.6 A	StrÜ Mendener Straße Draufsicht, Längsschnitt, Quer- schnitte	1:200	1. Deckblatt
7.7	EÜ Brücke über die Sieg		
7.7.1 B	Längsschnitt	1:250	2. Deckblatt
7.7.2 B	Draufsicht, Querschnitt	1:500/1:100	2. Deckblatt
7.8 A	StrÜ Autobahn A 560 Draufsicht, Längsschnitt, Quer- schnitte	1:200	1. Deckblatt
<b>8</b>	<b>Leitungspläne</b>		
8.1	Lageplan km 1,458 – 1,728	1:1000	
8.2 B	Lageplan km 1,728 – 2,132	1:1000	2. Deckblatt
8.3 B	Lageplan km 2,132 – 2,574	1:1000	2. Deckblatt
8.4 B	Lageplan km 2,574 – 3,268	1:1000	2. Deckblatt
8.5 B	Lageplan km 3,268 – 3,750	1:1000	2. Deckblatt
8.6 A	Lageplan km 3,750 – 3,986	1:1000	1. Deckblatt
<b>9</b>	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>		<b>2. Deckblatt</b>
<b>10</b>	<b>Grunderwerbspläne</b>		<b>2. Deckblatt</b>
10.1 A	Lageplan km 1,458 – 1,728	1:1000	1. Deckblatt
10.2 B	Lageplan km 1,728 - 2,132	1:1000	2. Deckblatt
10.3 B	Lageplan km 2,132 – 2,574	1:0000	2. Deckblatt
10.4 B	Lageplan km 2,574 – 3,268	1:0000	2. Deckblatt
10.5 B	Lageplan km 3,268 – 3,750	1:0000	2. Deckblatt
10.6 B	Lageplan km 3,750 – 3,986	1:0000	2. Deckblatt
10.7	Lageplan km 3,450 – 3,850	1:0000	2. Deckblatt

<b>11</b>	<b>Baustelleneinrichtung</b>		
11.1 B	BE-Übersichtsplan km 1,458 – 3,986	1:5000	2. Deckblatt
<b>12</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis</b>		2. Deckblatt
<b>13</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
13.1 B	Erläuterungsbericht LBP		2. Deckblatt
13.2.1	Bestands- und Konfliktplan Legende		
13.2.2	Bestands- und Konfliktplan km 1,458 – 1,728	1:1000	
13.2.3	Bestands- und Konfliktplan km 1,728 – 2,132	1:1000	
13.2.4 A	Bestands- und Konfliktplan km 2,231 – 2,574	1:1000	1. Deckblatt
13.2.5 B	Bestands- und Konfliktplan km 2,574 – 3,268	1:1000	2. Deckblatt
13.2.6 B	Bestands- und Konfliktplan km 3,268 – 3,750	1:1000	2. Deckblatt
13.2.7 A	Bestands- und Konfliktplan km 3,750 – 3,986	1:1000	1. Deckblatt
13.2.8	Bestands- und Konfliktplan km 1,458 – km 3,986: Darstellung der ökologischen Funktionsräume	1:5000	
13.3.1 B	Maßnahmeplan Legende		2. Deckblatt
13.3.2	Maßnahmeplan km 1,458 – 1,728	1:1000	
13.3.3 A	Maßnahmeplan km 1,728 – 2,132	1:1000	1. Deckblatt
13.3.4 A	Maßnahmeplan km 2,132 – 2,574	1:1000	1. Deckblatt
13.3.5 B	Maßnahmeplan km 2,574 – 3,268	1:1000	2. Deckblatt
13.3.6 B	Maßnahmeplan km 3,268 – 3,750	1:1000	2. Deckblatt
13.3.7 A	Maßnahmeplan km 3,750 – 3,986	1:1000	1. Deckblatt
13.3.8	Maßnahmeplan Darstellung trassenferne Er- satzmaßnahmen	1:1000	2. Deckblatt
13.4	Artenschutzbeitrag gemäß Teil V Umweltleitfaden des EBA (Stand Januar 2007) Artenschutztablette PFA 1 mit Erläuterung		2. Deckblatt
13.4.1	Artenschutztablette Friedrich-Wilhelms-Hütte		2. Deckblatt
13.4.2	Artenschutztablette		2. Deckblatt

	Sieg und Siegaue		
13.4.3	Artenschutztafel Sukzessionsfläche ehemalige Kläranlage Menden		2. Deckblatt
<b>14</b>	<b>Sonstige Gutachten grund- sätzlich nur zur Information, keine PF-Unterlagen</b>		
14.1 B	Schalltechnische Untersuchung; ergänzende Variantenuntersu- chung vom 03.09.2009		2. Deckblatt
14.1.1 B	Übersichtsplan: Anspruch auf passiven Lärmschutz (wird planfestgestellt)	1:5000	2. Deckblatt
14.2 B	Erschütterungstechnische Untersuchung		2. Deckblatt
14.3	UVS Umweltverträglichkeits- studie		
14.3.1	Erläuterungsbericht UVS		
14.3.2	Übersichtspläne UVS		
14.3.2.1	Übersichtsplan Untersuchungsgebiet UVS	1:15000	
14.3.2.2	Übersichtsplan Schutzgebietsausweisungen	1:12500	
14.3.3	Bestandspläne UVS		
14.3.3.1	Legende Biotoptypen und Re- alnutzungen		
14.3.3.2	Biotoptypen und Realnutzun- gen km 1,458 – 6,870	1:5000	
14.3.3.3	Biotoptypen und Realnutzun- gen km 6,870 – 9,600	1:5000	
14.3.3.4	Biotoptypen und Realnutzun- gen km 9,600 – 14,358	1:5000	
14.3.4	Konfliktpläne UVS		
14.3.4.1	Legende erhebliche Konflikt- potenziale		
14.3.4.2	erhebliche Konfliktpotenziale km 1,458 – 6,870	1:5000	
14.3.4.3	erhebliche Konfliktpotenziale km 6,870 – 9,600	1:5000	
14.3.4.4	erhebliche Konfliktpotenziale km 9,600 – 14,358	1:5000	
14.3.5	Hydrogeologischer Schema- schnitt PFA 3	1:5000	
14.4	FFH-VS FFH-Verträglichkeitsstudie		
14.4.1 B	Erläuterungsbericht		2. Deckblatt
14.4.2	Übersichtsplan Untersuchungsgebiet		1:25000

	FFH-Verträglichkeitsstudie		
14.4.3	Übersichtsplan FFH-Lebensraumtypen FFH-Verträglichkeitsstudie		1:12500
14.4.4	Übersichtsplan Faunistische Erhebungen FFH-Verträglichkeitsstudie		1:25000
14.4.5	Gewässerbodenstrukturkartierung Sieg, Korridor Siegquerung Varianten V1, V2, V3, V4		1:25000
14.5	Ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Summenpegelbetrachtung		

### 3a. Abschnittsbildung

Um für die beteiligten Träger öffentlicher Belange und die betroffenen Bürger die Übersichtlichkeit der sehr umfangreichen Planung zu erhalten, wurde der ca. 13 km lange Planungsabschnitt in fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt. Die festgelegten Grenzen der PFA orientieren sich dabei an den durch die Maßnahmen ausgelösten, jeweils unterschiedlichen Betroffenheiten und den jeweiligen Verwaltungsgrenzen der Kommunen, Kreise bzw. kreisfreien Städte, die sich wie folgt darstellen.

PFA 1 (Troisdorf, km 1,458 bis 3,986)

Parallelführung zur vorhandenen DB-Strecke mit Umbau des Haltepunktes Friedrich-Wilhelms-Hütte und Querung der Siegaue auf dem Gebiet der Städte Troisdorf, Sankt Augustin und Siegburg.

PFA 2 (Menden, km 3,986 – 6,870)

Parallelführung zur vorhandenen DB-Strecke mit Neubau des Haltepunktes Menden auf dem Gebiet der Städte Sankt Augustin und Siegburg.

PFA 3 (Vilich, km 6,870 – 9,600)

Parallelführung zu vorhandenen DB-Strecke mit Neubau des Haltepunktes Vilich auf dem Gebiet der Stadt Bonn.

PFA 4 (Bonn-Beuel, km 9,600 – 44,420)

Parallelführung zu vorhandenen DB-Strecke mit Neubau des Haltepunktes Bonn-Beuel auf dem Gebiet der Stadt Bonn

PFA 5 (Bonn-Oberkassel, km 11,420 – 14,220 sowie km 94,200 – 94,498 (Strecke 2324))

Parallelführung zur vorhandenen DB-Strecke mit Neubau des Haltepunktes Ramersdorf und Umbau des Bahnhofs Bonn-Oberkassel auf dem Gebiet der Stadt Bonn.

Anhand der vorliegenden Planunterlagen für das Gesamtvorhaben und die bereits durchgeführten Erörterungstermine für alle Planfeststellungsabschnitte ist festzustellen, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse gegenüberstehen.

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Maßnahmen des PFA 1.

### 3b. Wasserrechtliche Erlaubnis

Hiermit wird gem. §§ 2 Abs. 1, 3, 4, 7, 7a  
i.V.m. § 14 WHG  
24 LWG NW



die wasserrechtliche Erlaubnis für die aus Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen ersichtlichen Benutzungen erteilt.

Es ergehen gem. § 4 WHG i.V.m. § 24 Abs. 2 LWG NW folgende Nebenbestimmungen:

**Für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen sind folgende Auflagen zu beachten.**

Die Ausführungspläne der erlaubnispflichtigen Entwässerungsanlagen sind mit dem Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft des RSK abzustimmen.

Im Rahmen der Anlagenerstellung zur Niederschlagswasserbeseitigung ist der Nachweis zu erbringen, dass keine kontaminierten Materialien durchsickert werden, bzw. ein Austrag von Schadstoffen auszuschließen ist. Als Beurteilungsmaßstab sind die Prüfwerte nach Bundesbodenschutzverordnung für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser (Anhang 2, Punkt 3.1) heranzuziehen.

In den Bereichen, in denen ein Bodenaustausch erforderlich ist, ist dieser durch einen Fachgutachter zu begleiten und zu dokumentieren.

Vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der geplanten Sickerbecken (Bauwerke 205, 210 und 217) ist das Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft des RSK (Ansprechpartner Herr Delfs, Tel. 02241-133185 e-mail [paul.delfs@rhein-sieg-kreis.de](mailto:paul.delfs@rhein-sieg-kreis.de)) zu informieren.

Die Aushubsohlen der Bauwerke 205, 210 und 217 sind vom Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft vor Wiederverfüllung freizugeben.

Die Dokumentation der Bodenaustauschmaßnahmen ist dem RSK spätestens 2 Monate nach Abschluss der jeweiligen Einzelbaumaßnahmen unaufgefordert vorzulegen.

Die Entwässerungsanlagen sind nach den abgestimmten Planunterlagen und der allgemein anerkannten Regeln der Abwassertechnik zu errichten und zu betreiben. Unbrauchbare Teile der Anlage sind unverzüglich zu erneuern. Die entsprechenden Vorschriften, insbesondere das ATV Arbeitsblatt A – 138 „Bau und Bemessung von Anlagen zur dezentralen Versickerung von Niederschlagswasser“ sind zu beachten. Auf spätere technische Bestimmungen für den Betrieb und die Unterhaltung, die gemäß § 57 Abs. 1 LWG eingeführt werden, wird hingewiesen.

Die von befestigten Gleisanlagen abfließenden, gesammelten Niederschlagswässer sind über Anlagen zur Minimierung des Schadstoffeintrags zu führen. Diese Anlagen sind regelmäßig, bei Bedarf, zu entschlammen. Der anfallende Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die Kornverteilungskurve der in die Versickerungsanlagen eingebauten Mutterbodenschichten sind dem RSK vorzulegen.

Die Sohlen der Versickerungsanlagen sind mit einer Oberbodenschicht in einer Stärke von mindestens 0,20 m auszuführen. Die Oberbodenschicht ist durch Raseinsaat zu begrünen.

Die Versickerungsbecken sind aus Sicherheitsgründen (z.B. spielende Kinder) gegen den Zutritt Unbefugter zu sichern (z.B. Maschendrahtzaun).

Die vorhandene Versickerungsmulde in der Siegaue ist durch einen Sanddamm vom Gewässer abzutrennen. Dies ist in Anlage 12, Seite 23 der Unterlagen textlich aufgeführt, aber nicht in den Plänen eingezeichnet.

Die erlaubnispflichtigen Abwasseranlagen sind nach Einbau dem Rhein-Sieg-Kreis Unteren Wasserbehörde – zur örtlichen Prüfung zu stellen. Die Benachrichtigungs-

pflicht hierzu obliegt dem Bauherrn. Die Überprüfung ist rechtzeitig zu beantragen.

Maßgebend für den ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungsbecken ist die regelmäßige Wartung. Es sind folgende Wartungsarbeiten durchzuführen:

- halbjährlich und ggf. nach Starkregenereignissen oder Unfällen: die Kontrolle aller Anlagenteile auf Betriebssicherheit und Funktion
- im Herbst und bei Bedarf: das Entfernen von Laub und Störstoffen
- jährlich: die Mahd und Entfernung des Mähgutes
- bei Bedarf: die Beseitigung von Mäuse- und Maulwurfsschäden, die Wiederherstellung der Durchlässigkeit.

Die durchgeführten Arbeiten und besondere Vorkommnisse sind in einem Betriebsbuch zu vermerken. Das Betriebsbuch ist mind. 10 Jahre aufzubewahren und auf Verlangen dem Rhein-Sieg-Kreis -Untere Wasserbehörde- vorzulegen.

Bei der Pflege und Unterhaltung von Versickerungsanlagen dürfen keine Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSM) eingesetzt werden.

Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass gefährliche Stoffe in das Grundwasser gelangen, sind unverzüglich – außerhalb der Dienstzeiten über die Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises, Tel.: 02241/12060 – dem Rhein-Sieg-Kreis- Untere Wasserbehörde – anzuzeigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Veränderungen und Umgestaltungen an der Anlage sind dem EBA und dem Rhein-Sieg-Kreis- –Untere Wasserbehörde- unverzüglich schriftlich anzuzeigen; ggfls. ist eine Genehmigung dafür zu beantragen.

Hinweise zur Erlaubnis:

Gemäß § 21 WHG und § 117 LWG besteht die Verpflichtung, eine behördliche Überwachung der Anlagen, Einrichtung und Vorgänge, die für die Gewässerbenutzung und die Funktion der Anlage von Bedeutung ist, zu dulden.

Insbesondere hat der Erlaubnisnehmer:

- das Betreten von Betriebsgrundstücken und –räumen während der Betriebszeit zu gestatten,
- die der Ausübung der Benutzung dienenden Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen,
- die erforderlichen Arbeitskräfte, Unteranlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen,
- technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen.

Der Einleiter ist gemäß § 22 WHG zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem anderen durch die Einleitung der Stoffe entsteht. Auf die Bußgeldbestimmungen der §§ 41 WHG und 161 LWG und auf die Bestimmungen der §§ 324-330 d des Strafgesetzbuches weise ich hin.

### **Gewässerschutz während der Bauzeit und bauzeitliche Grundwassererhaltungsmaßnahme**

Die Baustelleneinrichtungen sind außerhalb der Gewässerbereiche auf geeigneten Flächen anzuordnen.

Es ist ein verbindlicher Alarmplan in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde aufzustellen. Sollte trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes oder der Gewässer eintreten, so muss der Auftragnehmer unverzüglich nach dem v.g.

Plan vorgehen. In diesem Fall ist unverzüglich – außerhalb der Dienstzeiten über die Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises, Tel.: 02241/12060 – dem Rhein-Sieg-Kreis - Untere Wasserbehörde- zu benachrichtigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Bei Einsatz von Toilettenanlagen sind folgende Anforderungen zu stellen:

- Die Anlagen müssen mit geschlossenen Behältern zur Aufnahme der Abwässer ausgerüstet sein.
- Die Entleerung der Behälter muss in eine vollbiologische Kläranlage erfolgen.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Grundwasserhaltung und für eine evtl. erforderliche bauzeitliche Niederschlagsentwässerung sind mit dem Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft vor Ausführung abzustimmen.

Der Beginn und das Ende einer Grundwasserentnahme oder einer Gewässereinleitung ist dem RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft schriftlich anzuzeigen.

Schädliche Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die Baumaßnahmen sind unter allen Umständen zu vermeiden.

Bei einer Einleitung in ein Oberflächengewässer darf der Gehalt an absetzbaren Stoffen im Ablauf (Analyse nach DIN 38409 H 9-2, Absetzprobe nach 2 Stunden) 0,3ml/l nicht überschreiten.

Der Einleitung sind geeignete Absetzeinrichtungen vorzuschalten. Das erforderliche Absetzvolumen beträgt  $1\text{m}^3$  für eine Grundwasserförderleistung von 1l/s. Die Absetzeinrichtungen sind regelmäßig zu entschlammern.

Der pH-Wert im Ablauf muss im Bereich von 6,5 – 9,0 liegen. Gegebenenfalls ist eine Neutralisationsanlage vorzuschalten, die zur Neutralisation Phosphorsäure,  $\text{CO}_2$ , Essigsäure oder Zitronensäure verwendet.

Die Einhaltung der o.g. Grenzwerte ist im Rahmen der Selbstüberwachung vom Betreiber betriebstäglich zu überwachen. Hierzu ist ein Betriebstagebuch zu führen.

Bei der Wahl der Baustoffe für die Fundamente und Bohrpfähle ist die Grundwasserqualität gemäß DIN 4030 zu berücksichtigen.

Hinweis:

Die Einhaltung der v.g. Auflagen befreit gemäß §§ 22 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) nicht von der Haftung für eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Wassers.

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Werkstattstr. 102, 50733 Köln einzulegen. Die Widerspruchsfrist ist auch gewahrt, wenn der Widerspruch innerhalb der o.g. Frist bei einer anderen Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes oder seiner Zentrale, Heinemannstr.6, 53175 Bonn eingelegt wird.

#### 4. Nebenbestimmungen

- 4.1 Bei evtl. erforderlichen Gehölzbeseitigungen ist darauf zu achten, dass sie im rechtlich vorgegebenen Zeitrahmen nach § 64 Abs. 1 Ziffer 2 LG NW durchgeführt werden.

Vor der Fällung sind die Bäume im Hybridpappelwäldchen durch einen Fledermaus-experten auf geeignete Verstecke hin zu untersuchen. Sofern die Untersuchung nicht unmittelbar vor der Fällung erfolgt, sind aufgefundene, nicht von Fledermäusen besetzte Höhlen, in geeigneter Weise zu verschließen. Sollten Höhlen und Spaltenquartiere aufgefunden werden, die aktuell von Fledermäusen besetzt sind, darf die Fällung erst nach Verlassen der Quartiere erfolgen.

Nach systematischer Prüfung der geeigneten Quartiere ist die Anzahl der vorgesehenen Fledermauskästen im Einvernehmen mit der Unteren Landschaftsbehörde daraufhin zu überprüfen, ob eine im Verhältnis zum Quartierverlust ausreichende Menge vorgesehen wurde. Ggf. sind zusätzliche Fledermauskästen anzubringen.

Die in Anlage 14.4 (FFH-Verträglichkeitsstudie) dargestellten Vermeidungsmaßnahmen gelten als Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss und sind umzusetzen.

- 4.2 Für die Dauer der Baumaßnahme ist zur Abgrenzung der Baustraßen zu weiter privat genutzten Grundstücken ein Bauzaun zu errichten, der in der Regel ca. 2 m hoch ist. Gleichzeitig ist der Bauzaun mit einer Beplankung zu versehen, die die Staubentwicklung aus der Bautätigkeit auf die Grundstücke auf ein Minimum reduziert.
- 4.3 Bei zu erwartender Beeinträchtigung des öffentlichen Straßenraumes im Zuge der Ausführung der Baumaßnahme ist eine rechtzeitige Abstimmung zwischen der DB AG, der Straßenverkehrsbehörde, der Gemeinde und der Polizei notwendig und vorzunehmen.
- 4.4 Durch den Grundsatz des Wasserhaushaltsgesetzes (§ 1a Abs. 2 WHG) wird jedermann verpflichtet, „bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten und um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

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

§ 26 Abs. 2 WHG (oberirdische Gewässer):

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

§34 Abs. 2 WHG (Grundwasser):

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

Eine Benutzung der Gewässer bedarf nach § 2 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung. Als Benutzung gelten gemäß § 3 Abs. 2 WHG unter anderem „Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder einem nicht nur unerheblichen Aus-

maß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen“. Dies ist beim Wiedereinbau von Boden- und Abbruchmassen zu berücksichtigen.

In Abstimmung mit den örtlich zuständigen Behörden bzw. Dienststellen, d.h. des Rhein-Sieg-Kreises und in Anlehnung an die Technischen Regeln der GAGA wird für den Abschnitt folgende Vorgehensweise bezüglich der Verwertung der Aushubböden und Abbruchmassen festgelegt:

- Sollten bei den Bauarbeiten umweltrelevante Verunreinigungen, Bodenverunreinigungen oder besonders überwachungsbedürftige Abfälle durch geruchliche und/oder optische Ansprache und/oder ggf. vorhandene Analysenergebnisse etc. festgestellt werden, ist die Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises zu informieren.
- Vorhandene Anlagen, die wassergefährdende Stoffe enthalten, bzw. mit wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sind (z.B. Tankanlagen, Rohrleitungen, Leichtflüssigkeitsabscheider, Schlammfänge, Heizungsanlagen) sind vor Beginn von Abbrucharbeiten durch einen Fachbetrieb gem. § 19 I Wasserhaushaltsgesetz zu entleeren, zu reinigen und außer Betrieb nehmen zu lassen. Die Nachweise über die durchgeführten Arbeiten und die ordnungsgemäße Entsorgung (z.B. Abfallbegleitscheine) sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 2 vorzulegen. Die UWAB des Rhein-Sieg-Kreises ist zu informieren.
- Die Abbruchmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten.
- Die Abbruchsubstanzen sind, soweit möglich, in Wertstoffe, verwertbaren Bauschutt, Baumischabfall und besonders überwachungsbedürftige Abfälle (vgl. Abfall- und Reststoffbestimmungsverordnung) zu trennen.
- Fallen asbesthaltige Stoffe an, so sind beim Umgang, der Zwischenablagerung und der Entsorgung die TRGS 517 und TRGS 519 zu beachten bzw. einzuhalten.
- Der bei den Abbrucharbeiten anfallende unbelastete Bauschutt ist, sofern möglich, einer Bauschuttrecyclinganlage zuzuführen oder auf dem Betriebsgelände wiedereinzubauen.
- Belastete Böden haben vor Wiedereinbau unter Abstimmung mit der UWAB eine Immobilisierung zu erfahren.
- Die DS 836 ist zu berücksichtigen.
- Für die Abfuhr eventuell überschüssiger Bodenmassen sind vor Beginn zugelassene Entsorgungsanlagen im Regierungsbezirk Köln als geeignete Endlager dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 2 zu benennen.
- Das Verdünnungs-, Vermischungs- und Verschlechterungsverbot der Technischen Regeln der LAGA ist zu beachten.

Spezielle Vorgehensweise bei den verschiedenen Bodenklassen:

1. Verwendung nicht auswaschbarer und nicht wassergefährdender Böden für den Unter- und Oberbau zum Schutz von Boden und Grundwasser.

Der Nachweis, dass es sich um nicht auswaschbare und nicht wassergefährdende Böden handelt, ist in den örtlich zuständigen UWAB jeweils vor dem Wiedereinbau schriftlich vorzulegen und deren Unbedenklichkeitsbescheinigung einzuholen. Diese ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 2 vorzulegen.

Vorher ist ein Probenahmekonzept und der zu untersuchende Parameterumfang (u.a. LAGA, PSM) in Verbindung mit den bereits vorliegenden Voruntersuchungen, mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Im Konzept sind die besonderen Bedingungen am Streckenbauwerk insbesondere die Vornutzung und die zu erwartenden Belastungsschwerpunkte zu berücksichtigen und die Regelungen der LAGA zu beachten.

2. Für belastete Böden und Abbruchmassen sind die Randbedingungen für den Wiedereinbau mit der jeweiligen zuständigen Unteren UWAB, abzustimmen. Die LAGA ist zu beachten. Dazu ist der UWAB vor Beginn der Maßnahme ein Detailkonzept vorzulegen, welches konkrete Aussagen zur erforderlichen Begleitanalytik, zu Randbedingungen für den Wiedereinbau, evtl. erforderliche Zwischenlager etc. enthält. Die Erfordernis des Detailkonzeptes ist bautechnisch begründet, da einige Bereiche zur Durchführung der Begleitanalytik erst während des Baufortschrittes erreichbar sind und sich die Randbedingungen für den Wiedereinbau bzw. eine eventuelle Zwischenlagerung erst nach Aufsuchen und Beprobung der jeweiligen Bereiche ergibt.
3. Zwischenlagerung von belasteten Böden und Aushubmassen hat auf gesicherter Unterlage zu erfolgen. Ein Eindringen von Niederschlagswasser ist durch eine geeignete Abdeckung zu verhindern. Die Lagerung und die dafür vorgesehenen Schutzvorkehrungen sind täglich zu kontrollieren. Die Kontrollen sind niederschriftlich festzuhalten und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt und der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen.
- 4.5 Bei der Ausführungsplanung, dem Bau- und Betrieb der Anlage sind insbesondere zu beachten:
  - die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO);
  - die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer  
Sowie die Betriebssicherheitsverordnung;
  - die Regeln der Sicherheitstechnik. Insbesondere hat die Antragstellerin beim Bau der Anlage dafür Sorge zu tragen, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen der Reisenden ausgeschlossen werden;
  - das Arbeitsschutzgesetz sowie die Baustellenverordnung in jeweils geltender Fassung.
- 4.6 Falls die Maßnahme auch an Wochenenden oder zur Nachtzeit durchgeführt wird, ist die Genehmigung der zuständigen Ordnungsbehörde einzuholen. Die Immissionen durch die Bauarbeiten sind durch geeignete Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken.
- 4.7 Aufgrund der Maßnahme dürfen ohne vorherige Vereinbarung Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden.  
Sollten durch die Baumaßnahmen Leitungstrassen anderer tangiert werden, so sind vor Baubeginn entsprechende Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu treffen.  
Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um die Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden. Der Antragsteller haftet für alle an Leitungen und Anlagen Dritter verursachten Schäden.
- 4.8 - entfällt -
- 4.9 Sondernutzungserlaubnis

Sollten öffentliche Straßen und/oder Wege und/oder Plätze aufgrund der Bauarbeiten über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist die Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen.

#### 4.10 Anzeigepflicht nach VV BAU und VV BAU-STE

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

Das Bauvorhaben ist unter Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Arbeitsschutzes, insbesondere der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV), der Arbeitsstättenrichtlinie (ASR), des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) sowie unter Beachtung der zutreffenden Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und nach dem Stand der Technik auszuführen.

Für die Durchführung der Baumaßnahmen ist die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl Teil 1 Jahrgang 1998 S. 1283 -1285) bindend.

Eine Vorankündigung gemäß § 2 abs. 2 der genannten Verordnung ist termingerecht bei der nach der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung vom 08. November 1994 (BGBl Teil 1 Jahrgang 1994 S. 3435) zuständigen Behörde einzureichen.

#### 4.11 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des tAS/tUS

Das Bauvorhaben ist unter Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Arbeitsschutzes, insbesondere der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV), der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV), der Arbeitsstättenrichtlinie (ASR), des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) sowie unter Beachtung der zutreffenden Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und nach dem Stand der Technik auszuführen.

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. Teil 1 Jahrgang 1998 S. 1283 – 1285) bindend.

Eine Vorankündigung gemäß § 2 Abs. 2 der genannten Verordnung ist termingerecht bei der nach der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung vom 08. November 1994 (BGBl. Teil 1 Jahrgang 1994 S. 3435) zuständigen Behörde einzureichen.

#### 4.12 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin wird zum Schutz der Nachbarschaft verpflichtet, alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigung durch die Bauausführung zu ergreifen. Hierzu zählen z.B. die Anwendung entsprechender Bauverfahren, der Einsatz dem Stand der Technik entsprechender Baumaschinen und die Verpflichtung, die bauausführenden Firmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Beeinträchtigungen anzuhalten.

Die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in geltender Fassung ist zu beachten.

#### 4.13 Eigentum, andere Rechte und Anlagen Dritter

Den Beteiligten und Betroffenen ist der Baubeginn rechtzeitig und in geeigneter Weise mitzuteilen.

Vor Baubeginn sind Bestandsaufnahmen oder, falls erforderlich, Beweissicherungen durchzuführen. Der Umfang (Untersuchungsgebiet und Art) der Beweissicherungen bzw. Bestandsaufnahmen ist in Abstimmung mit den Eigentümern vor Baubeginn festzulegen.

Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen ist ein genügender Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um Beschädigungen von Anlagen Dritter zu vermeiden. In Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur von Hand und mit äußerster Vorsicht auszuführen. Zur Feststellung der genauen Lage der Leitungen sind Suchschlitze in Handschachtung herzustellen.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Einhaltung dieser Nebenbestimmung durch die bauausführenden Unternehmen sicherzustellen.

Die Vorhabenträgerin haftet für alle an Leitungen und Anlagen Dritter verursachten Schäden nach den gesetzlichen Bestimmungen.

#### 4.14 Maßnahmen zum Schutz von Vegetationsflächen, des Bodens und des Grundwassers

Vorhandene und nicht zu entfernende Bäume und Gehölzbestände sind entsprechend DIN 18920 oder durch gleichwertige Maßnahmen vor Beschädigungen oder sonstigen Beeinträchtigungen des Kronen-, Stamm- und Wurzelbereiches zu schützen. Sollten Wurzeln, Äste oder Stämme dennoch geschädigt werden, sind diese fachgerecht nachzuschneiden und die entstandenen Wunden ordnungsgemäß zu versorgen.

Notwendige und genehmigte Gehölzbeseitigungen sind auf die Zeit zwischen 01.10 und 28.02, zu beschränken (§ 64 LG NW).

Bodenverunreinigungen bei der Lagerung von Stoffen und bei der Demontage von Bauteilen sind zu vermeiden.

Eine Verdichtung des Bodens außerhalb des Gleiskörpers durch Fahrzeuge und Geräte ist zu vermeiden. Bodenaushub ist zu sichern und gemäß DIN 18915 zu lagern.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind der sachgerechte Umgang und die sachgerechte Lagerung von Stoffen, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers und des Bodens herbeiführen können, zu gewährleisten. Hierzu ist die Ausweisung und Einrichtung befestigter und gesicherter Flächen zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe, zur Betankung der Baufahrzeuge usw. erforderlich.

#### 4.15 Arbeiten im Bereich von Gleisen und Gefährdungsbeurteilung

Zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich die Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D 33 zu beachten. Insbesondere hat das bauausführende Unternehmen geeignete betriebliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Vor Beginn der Baudurchführung ist eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Gesetzes über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesse-



rung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutzgesetz-ArbSchG) vom 07.08.1996 (BGBl. I S. 1246) in geltender Fassung aufzustellen.

#### 4.16 Anzeigepflicht des Vorhabenträgers zwecks Durchführung des Vollzugs

Dem Vorhabenträger wird auferlegt, dass er dem Eisenbahn-Bundesamt den Beginn und die Fertigstellung des Vorhabens schriftlich anzuzeigen hat. Mit der Anzeige der Fertigstellung erklärt der Vorhabenträger, dass er die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und die erteilten Auflagen und Bedingungen erfüllt hat.

4.17 Falls neue Kreuzungen gesetzlich notwendig sind, sind mit den jeweiligen Kreuzungspartner neue Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen, für anzupassende Kreuzungen sind die bestehenden Kreuzungsvereinbarungen entsprechend zu ändern.

4.18 Bei allen Entscheidungen, bei denen auf ein Entschädigungsverfahren verwiesen wird, wobei die Einwirkung durch die Maßnahme objektiv erkennbar oder gutachterlich nachgewiesen wird, gilt der Entschädigungsanspruch als dem Grunde nach zugesprochen.

#### 4.19 Kampfmittel

Bei Auffinden von Bombenblindgängern (Kampfmittel) während der Erd-/Bauarbeiten sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

Das Merkblatt für das Einbringen von „Sondierbohrungen“ ist zu beachten.

#### 4.20 Besonders überwachtetes Gleis

Es sind regelmäßige halbjährlich stattfindende Messfahrten durchzuführen. Ergibt eine Messung nach Nr. 3.1.1 oder Nr. 3.1.3 nach der Verfügung vom 16. März 1998, Az. Pr. 1110 Rap/Rau 98 in Verbindung mit der Verfügung vom 19.08.2008, Az. Pr. 1110 Rap/Rau98, des EBA dass der für das „Besonders überwachte Gleis“ festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung unterschritten wird, d.h. bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von + 3 dB ( $\Delta L_m = 51 \text{ dB(A)}$ ), **Eingriffsschwelle**) oder mehr, so sind die

Schienenlauflächen unverzüglich zu schleifen.

Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens 10 Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von  $\geq 2 \text{ dB}$  ( $\Delta L_m = 50 \text{ dB(A)}$ ), **(Auslöseschwelle)** zu erfolgen.

Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt.

Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und zusätzlich zum Messprotokoll nach Nr. 3.1.1 der Außenstelle Köln des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen.

Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeignete Unterlagen zu dokumentieren und der Außenstelle Köln des Eisenbahn-Bundesamtes unaufgefordert vorzulegen.

#### 4.21 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme der Stadt Troisdorf

Die baubedingten Einschränkungen und Sperrungen im öffentlichen Straßenraum sind durch einen optimierten Bauablauf möglichst kurz zu halten. Der Antragsteller hat dies in enger Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu gewährleisten.

#### 4.22 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme der Stadt Sankt Augustin

Die Verfahrensweise zur Einhaltung der Werte des besonders überwachten Gleises sind in der Nebenbestimmung Nr. 4.20 enthalten und vom Antragsteller zu beachten.

Die baubedingten Einschränkungen und Sperrungen im öffentlichen Straßenraum sind durch einen optimierten Bauablauf möglichst kurz zu halten. Der Antragsteller hat dies in enger Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu gewährleisten.

#### 4.23 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises

##### **Wasserwirtschaftliche Belange**

##### **Entsorgung/Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter:**

Im Umgang mit diesen Materialien sind eine Reihe von abfallrechtlichen, bodenschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Vorgaben einzuhalten.

Bei der Entsorgung (Beseitigung/Wiederverwertung) sind folgende, abfallrechtlichen, bodenschutzrechtlichen und wasserrechtlichen Vorgaben einzuhalten:

Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigungen (>Z 2 LAGA M 20) ist als Abfall entsprechend separiert ordnungsgemäß zu beseitigen.

Die korrekte Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) ist durch Führung gesetzlich geforderter Nachweisverfahren (Entsorgungsnachweis, Begleit-, Übernahmeschein) gemäß Nachweisverordnung (NachwV) zu belegen.

Bei der Beseitigung (Ablagerung) ist der Anschluss- und Benutzungszwang an Anlagen der öffentlichen Abfallentsorgung (Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft (RSAG)) gemäß der Abfallsatzung des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) zu beachten.

Schadstofffreier Bodenaushub (Abfallschlüssel 170504 /Boden und Steine) ist zu verwerten. Bei nachweislicher Nichtverwertbarkeit ist eine Ablagerung auf einer Bodenaushubdeponie im Rahmen der öffentlichen Abfallentsorgung (bei der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft (RSAG)) zulässig.

Während der Baumaßnahme anfallende Abfälle nichtmineralischen Ursprungs, die nicht verwertbar sind, müssen als gemischte Bau- und Abbruchabfälle (Abfallschlüssel 170904) entsorgt werden. Auch Bau- und Abbruchabfälle zur Beseitigung unterliegen dem Benutzungszwang an die Anlagen der öffentlichen Abfallentsorgung der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft (RSAG).

Der bei der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bauschutt, wie z.B. Beton, Mörtel, Steine und Mauerreste, ist einer zugelassenen Anlage zur Bauschuttzubereitung zuzuführen. Falls diese Möglichkeit nachweislich nicht gegeben ist, darf der Bauschutt auf einer zugelassenen Bauschuttdeponie abgelagert werden.

Belasteter Bodenaushub/Gleisschotter darf nach Ausbau grundsätzlich nicht mit unbelastetem oder gering belastetem Material vermischt werden, sondern ist in getrennten Chargen zu erfassen.

Eventuell anfallende kompostierbare Abfälle (Abfallschlüssel 200201), wie z.B. Baum- und Strauchschnitt, sind der Verwertung durch Kompostierung zuzuführen.

Zur Dokumentierung der korrekt durchgeführten Entsorgungs- und Verwertungsmaßnahmen sind vom Bauherrn oder einem beauftragten Sachverständigen die Entsorgungsbelege zusammenzustellen. Diese Zusammenstellung muss eine detaillierte Beschreibung des Abfallanfalles und der Separierungsmaßnahmen sowie Ent-

sorgungsnachweise, Begleit-, Übernahmescheine und sonstige Lieferbelege enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind diese Unterlagen dem RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, Sachgebiet 6611, Postfach 1551 in 53705 Siegburg vorzulegen.

**Zusätzlich ist bei der Verwertung (Wiedereinbau von Recycling-Material/Altschotter und Bodenaushub innerhalb der Wasserschutzzone III B (WSG Meindorf) zu beachten:**

Eingebaut werden darf nur Bodenaushub mit Gehalten < Z 1.1 gemäß der LAGA-Richtlinie M 20, bzw. der Schutzgebietsverordnung..

Darüber hinaus darf bei Altschotter die max. Herbizidbelastung Eluat in der Einzelsubstanz 0,1 Mikrogramm/l und in der Summe Herbizide 0,5 Mikrogramm/l nicht überschreiten.

Der Einbau von Bodenaushub > Z 0 < Z 1.1, bzw. RCL oder Altschotter ist nur unter einer wasserdichten Decke zulässig.

Der Abstand zum höchsten bekannten Grundwasserstand muss mindestens 2 m betragen.

Vor Einbau sind dem RSK die Untersuchungsergebnisse der Voruntersuchung, einschließlich chemischer Analysen auf Herbizide (bei Altschotter), sowie ein Lageplan mit dem Einbauort und der Einbaumenge vorzulegen. Die entsprechenden Angaben sind im Formblatt einzutragen und dem RSK vorzulegen.

Prüfung und Freigabe der jeweiligen Einzelmaßnahme erfolgt durch das Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft des RSK (Ansprechpartnerin Frau Resch, Tel. 0221/132447, Email: [ruth.rech@rhein-sieg-kreis.de](mailto:ruth.rech@rhein-sieg-kreis.de))

Überwachung und Dokumentation muss durch einen unabhängigen Fachgutachter erfolgen.

Der Abschluss der Einzelmaßnahme bedarf der Abnahme durch den RSK und ist rechtzeitig vorher anzuzeigen.

**Bei Verwertung (Wiedereinbau) außerhalb der Wasserschutzzone sind folgende Auflagen zu beachten:**

Bei Bodenaushub, > Z 0 < Z 2 Zuordnungswert nach LAGA M 20 ist eine Verwertung entsprechend der LAGA-Richtlinie dargestellten Einbauklassen möglich. Dabei sind die in der Richtlinie genannten Auflagen / Verbote zu beachten.

Darüber hinaus darf bei Altschotter die max. Herbizidbelastung im Eluat nicht überschreiten:

Maximale Herbizidkonzentration im Eluat		
Einzelsubstanz (µg/l)	0,1	1
Summe Herbizide (µg/l)	0,5	2
Verwertung analog	Z 1	Z 2

Vor Einbau sind dem RSK die Untersuchungsergebnisse der Voruntersuchung, einschließlich chemischer Analysen auf Herbizide (bei Altschotter), sowie ein Lageplan mit dem Einbauort und der Einbaumenge vorzulegen. Die entsprechenden Angaben sind im beigegeführten Formblatt einzutragen und dem RSK vorzulegen.

Prüfung und Freigabe der jeweiligen Einzelmaßnahme erfolgt durch das Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft des RSK.

Überwachung und Dokumentation erfolgt durch einen unabhängigen Fachgutachter.

Der Abschluss der Einzelmaßnahme bedarf der Abnahme durch den RSK und ist rechtzeitig vorher anzuzeigen.

Bei Belastungen oberhalb des Z 2-Wertes ist das Material, in eine Deponie gem. TA Abfall/TA Siedlungsabfall einzubauen/abzulagern.

Bei Aufbringung und Einbringung von Materialien auf oder in den Boden sind die Anforderungen der §§ 6,7 und 8 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und des § 12 der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) zu beachten. Einzelvorhaben mit einer Materialmenge > 800 m<sup>3</sup> sind der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde, d. h. dem Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft des RSK unter Verwendung des Formblattes zu dokumentieren.

### **Hinweise zur Abfallwirtschaft**

Zu Fragen der Abfallvermeidung, -verwertung, und -beseitigung stehen die Abfallberatung des RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft (Tel.: 02241/13-2759)

und der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft (RSAG, Tel.: 02241/306-306) zur Verfügung.

Bei der Entsorgung von Abfällen, die unter den Benutzungszwang der öffentlichen Abfallentsorgung fallen, sollte vorher Kontakt mit der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft (RSAG, Tel.: 02241/306-168) aufgenommen werden. Der Benutzungszwang besteht u.a. für Erdaushub, Bauschutt und Baustellenabfall, die aufgrund gemischter Erfassung nicht verwertbare Abfallstoffe beinhalten und beseitigt werden.

Beim Rückbau anfallende Bahnschwellen aus Holz sind aufgrund der Imprägnierung mit Teerölen als gefährlicher Abfall ordnungsgemäß zu entsorgen.

Sofern die Bahnschwellen weiter verwendet werden sollen, ist der Einsatz nur im Rahmen der restriktiven Regelungen der Gefahrstoffverordnung möglich. Insbesondere ist die Abgabe an Privatpersonen grundsätzlich verboten.

Aufgenommener Gleisschotter ist vor der Entsorgung auf Schadstoffe zu untersuchen. Auf Grundlage der Analyseergebnisse ist die ordnungsgemäße Entsorgung unter Abfallschlüssel 17 05 07\* (Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält) oder Abfallschlüssel 17 05 08 (Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 17 05 07\* fällt) durchzuführen. Der Wieder-(Einbau) des Altschotters ist auch außerhalb von Schutzgebieten mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Der Wieder-)Einbau von auffälligen Böden, die Verlagerung von Böden (auch unauffälligem Bodenmaterial), sowie der Einbau von Recyclingbaustoffen ist vorab mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. (Rhein-Sieg-Kreis, AP: Herr Anton: Tel. 02241/13-2455). Dies ist auch außerhalb von Wasserschutzgebieten erforderlich. Für den Einbau von Bodenaushub gelten die Vorgaben der LAGA-Richtlinie M 20; für den Einbau von Recyclingbaustoffen der Erlass des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 09.10.2001.

### **Aktivitäten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen:**

Bei der Herrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und/oder bei erforderlichen

Eingriffen in den Untergrund (z.B. Lärmschutzanlagen, Sickerbecken) sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Vor Beginn der Baumaßnahme ist dem Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft der Untersuchungsbericht zu den durchgeführten umwelttechnischen Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich des PFA 1 vorzulegen.
2. Alle Eingriffe in den Untergrund haben ausnahmslos unter fachgutachterlicher Überwachung stattzufinden. Die Bestellung des Gutachters ist dem RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, (Ansprechpartner-In: Frau Fischer, Tel. 02241/133171, e-mail [theresia.fischer@rhein-sieg-kries.de](mailto:theresia.fischer@rhein-sieg-kries.de), Herr Delfs Tel. 02241/133185, e-mail [paul.delfs@rhein-sieg-kreis.de](mailto:paul.delfs@rhein-sieg-kreis.de)) spätestens 8 Tage vor Baubeginn nachzuweisen.
3. Vom Gutachter ist ein zusammenfassender Bericht mit Lageplan zu erstellen, aus dem das Ausmaß der Bodenbewegungen, die Lage eventuell gefundener Kontaminationen und die Sanierungsmaßnahme hervorgehen. Dieser Bericht ist dem RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, bis spätestens 2 Monate nach Beendigung der Gesamtmaßnahme unaufgefordert zuzuleiten.
4. Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigungen (> Z 2 LAGA M 20) ist als Abfall entsprechend zu separieren und ordnungsgemäß zu beseitigen (siehe Auflagen Abfallwirtschaft)
5. Werden bei den Bauarbeiten verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, die im Rahmen der Vorerkundung nicht erfasst wurden, ist unverzüglich der RSK, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, zu informieren.

### **Trinkwasserschutz**

Zur Gewährleistung des Trinkwasserschutzes ist Folgendes zu beachten:

Die in der Wasserschutzzone III B gemäß § 4, Absatz 2 der Wasserschutzgebietsverordnung Meindorf im unteren Sieggebiet verbotenen Handlungen sind zwingend zu beachten.

Insbesondere ist das Verbot für das Verwenden von Pflanzenbehandlungsmitteln, Mitteln zur Schädlingsbekämpfung oder zur Wachstumsregelung, deren Anwendung von der Biologischen Bundesanstalt für Land- und Forstwirtschaft in Einzugsgebieten von Grundwassergewinnungsanlagen für die Zone III untersagt ist, zu beachten.

Dem Auftragnehmer sind die in Nordrhein-Westfalen gültigen Richtlinien und Vorschriften (VAwS, VbF, Öl- und Giftalarmrichtlinien etc.) hinsichtlich des Trinkwasserschutzes bindend vorzuschreiben.

Die Mitarbeiter des Auftragnehmers und die des Betriebes sind über die möglichen Gefahren der Trinkwasserbeeinträchtigung im Wasserschutzgebiet zu belehren. Der Auftragnehmer hat darüber eine Niederschrift anzufertigen und die Belehrung von jedem Mitarbeiter schriftlich bestätigen zu lassen. Auf die Gefährdungshaftung wird in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen.

Der Auftragnehmer hat der Unteren Wasserbehörde einen für alle Sicherheits- und Vorsorgemaßnahmen im Hinblick auf den Gewässerschutz Verantwortlichen und seinen Vertreter unter Angabe ihrer Stellung im Betrieb schriftlich anzuzeigen.

Es sind nur neuwertige oder gleichwertige Bau- und Arbeitsmaschinen, die sich in einwandfreiem Zustand befinden und keine Schmier- und Treibstoffe verlieren, einzusetzen.

Vor ihrem erstmaligen Gebrauch und während des Betriebes sind die Bau- und Arbeitsmaschinen täglich durch einen, der Unteren Wasserbehörde benannten, Verantwortlichen auf Dichtigkeit hinsichtlich Schmier- und Treibstoffverlusten zu prüfen; erforderlichenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zum Auffangen von Schmier- und

Treibstoffen zu treffen.

Das Fahren und Abstellen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist auf das zur Baudurchführung notwendige Maß zu beschränken.

Das Betanken, Reparieren, Abfetten und Waschen von Fahrzeugen und Baumaschinen ist nur auf befestigten Flächen mit den entsprechend Sicherheitseinrichtungen gestattet.

Wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Schmier-, Treib- und Heizstoffe, Teer usw.) sind so zu lagern und zu sichern (dichte Wanne), dass keine Verunreinigung des Untergrundes und der Gewässer erfolgen kann.

Auf der Baustelle und im Betrieb sind ständig Öl-Bindepräparate in ausreichender Menge bereitzuhalten.

Korrosionsschutzanstriche im Erdübergangsbereich dürfen erst dann mit Erdreich überdeckt werden, wenn sie vollständig durchgehärtet sind.

### **Grundwassermessstellen im Bereich der Baumaßnahme**

Im Bereich der Baumaßnahme befindliche Grundwassermessstellen sind während der Baumaßnahme ausreichend vor Beschädigungen zu sichern.

Sofern höhenmäßige Angleichungen am Verschluss der GWMS vorgenommen werden, sind diese durch eine Fachfirma ausführen zu lassen. Eine Beschreibung der baulichen Veränderung als auch eine Neuvermessung der GWMS in der Höhe ist dem RSK unaufgefordert zu übersenden.

Falls der Rückbau einzelner Messstellen erforderlich ist, ist in Absprache mit dem Eigentümer der GWMS für einen adäquaten Ersatz zu sorgen.

Sofern es zu einem Neubau der GWMS kommt, ist das DVGW Arbeitsblatt W 121 zu beachten. Die Ausbaupläne wie auch die exakte Einmessung (Höhe/Koordinaten) der neu errichteten GWMS sind dem RSK unaufgefordert vorzulegen.

Für den Fall, dass es zu einem Rückbau der GWMS kommt, sind besondere Vorkehrungen zu treffen. Die fachlichen Grundlagen zum Rückbau von GWMS sind dem DVGW Arbeitsblatt W 135 zu entnehmen. Für die Rückbaumaßnahme ist nur ein Brunnenbauunternehmen mit einer DVGW-Zulassung nach DVGW Arbeitsblatt W 120 zu beauftragen. Im Falle eines vorgenommenen Rückbaus ist der RSK unaufgefordert darüber zu informieren.

### **Belange des Natur- und Landschaftsschutzes**

#### Artenschutz

Die Durchführung der in Kapitel 5.1 auf den Seiten 62-63 des LBP (Anlage 13.1) zum Schutz des Gewässers und insbesondere der FFH-relevanten Arten aufgeführten Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Vorgabe Bauzeitraum, Vermeidung Sedimenteintrag, Vorklärung) ist als zwingende Voraussetzung für die Einhaltung des Verschlechterungsverbotes gemäß FFH-Richtlinie und die artenschutzrechtliche Verträglichkeit zu berücksichtigen.

Neben einer generellen naturschutzfachlichen Bauüberwachung des Gesamtbauvorhabens (siehe unten) ist eine im Hinblick auf das Vorkommen der FFH-

relevanten Fisch und Rundmaularten spezifische fischereiökologische Bauüberwachung und ein entsprechendes Monitoring in Abstimmung mit der Siegfischereigenossenschaft und der zuständigen Fischereibehörde erforderlich. Durch das Bauvorhaben werden verschiedene gemäß FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie oder Bundesartenschutzverordnung geschützte Tierarten bzw. deren Lebensräume tangiert.

#### Dingliche Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in den Maßnahmenblättern lediglich auf eine Dauer von 30 Jahren vorgesehene Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Grundbucheintrag für Naturschutzzwecke ist unzureichend. Die dingliche Sicherung der Flächen für Naturschutzzwecke im Grundbuch hat dauerhaft zu erfolgen. Befristet auf einen Zeitraum von 30 Jahren ist lediglich die Verpflichtung der DB als Eingriffsverursacher zur Durchführung und Finanzierung der erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

#### Naturschutzfachliche Bauüberwachung

Neben der erforderlichen fischereiökologischen Bauüberwachung hinsichtlich der FFH-relevanten Fisch- und Rundmaularten ist eine naturschutzfachliche Bauüberwachung des Bauvorhabens erforderlich.

#### Ersatzmaßnahme E 3 (vgl. Maßnahmenblatt Nr. 22)

Die vorgesehene Umwandlung von Acker in extensives Grünland entspricht im Grundsatz sowohl den Zielsetzungen des Siegaukonzeptes als auch des Landschaftsplanes Nr. 7 Siegburg, Troisdorf, Sankt Augustin“ und wird daher aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes begrüßt.

Für die Einsaat der in Grünland umzuwandelnden Ackerfläche ist geeignetes kräuterreiches Saatgut aus ortsnahen Beständen (z.B. Siegdeich Hennef) zu gewinnen (Heudruschverfahren). Sofern sich dies aufgrund des hierfür erforderlichen zeitlichen Vorlaufs nicht realisieren lässt, ist die folgende Saatgutmischung zu verwenden, die sich aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde für die Umwandlung von Ackerflächen hin zu einer arten- und blütenreichen Wiesenvegetation bewährt hat.

Saatmischung Ersatzmaßnahme E5	
Saatgut	Menge in kg/ha
<b>Gräser</b>	
Lolium perenne	10
Festuca rubra rubra	5
Poa pratensis	2
Festuca pratensis	1
Alopecurus pratensis	1
Arrhenatherum elatius	1
Summe Gräser	20
<b>Kräuter</b>	
Achillea millefolium	0,5
Crepis biennis	2
Centaurea jacea	3
Lotus corniculatus	0,5
Lotus uliginosus	1
Sanguisorba officinalis	2
Knautia arvensis	1
Summe Kräuter	10
Summe insgesamt	30

Als Grundlage für die angestrebte Entwicklung einer arten- und blütenreichen Wie-

senvegetation ist das Grünland als zweischürige Wiese zu bewirtschaften. Angesichts des nicht unerheblichen Erholungsdruckes in diesem Bereich der Siegaue und der damit einhergehenden Beunruhigungen ist nicht davon auszugehen, dass der Ersatzfläche eine besondere Eignung für Bodenbrüter zukommen wird. Zielsetzung sollte daher, wie auch im Maßnahmenblatt ausgeführt, die Entwicklung der Fläche für Tagfalter sein. Der erste Schnitt ist daher bis zum 01. Juni durchzuführen.

1/5 der Fläche sind bei der ersten Mahd auszusparen. Die zweite Mahd ist ab dem 01. August durchzuführen. Durch die mindestens 8-wöchige Vegetationsruhephase bleibt während der Hauptflugzeit der Schmetterlinge ein entsprechendes Blüten- und Nektarangebot bestehen. Das Mahdgut ist generell abzuräumen. Eine Beweidung ist nicht durchzuführen.

Aufgrund des ausreichenden Nährstoffangebotes in der Aue, der oben beschriebenen naturschutzfachlichen Zielsetzung und des derzeit vorhandenen Arteninventars (u.a. Klatschmohn), das auf einen erhöhten Kalkgehalt im Boden als Grundlage zur Erreichung des vorgenannten Entwicklungszieles hindeutet, ist von jeglicher Düngung – auch einer organischen mit max. 20 t Stallmist/ha – abzusehen.

Rodungsholz aus Einschlägen im Pappelwäldchen ist im Bestand zu belassen. Im Bereich der Siegaue sind Trägerseile der Oberleitungen durch Markierungen gegen den Anflug von Vögeln zusichern.

#### Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Die landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen sind einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Unter Hinweis auf die bestehende gesetzliche Verpflichtung zur Meldung von Kompensationsmaßnahmen gem. § 6(8) LG NW ist der Unteren Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises als katasterführende Stelle nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren zum Bau der S 13 eine planfeststellungsabschnittsübergreifende Aufstellung aller im Rhein-Sieg-Kreis festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zukommen zu lassen, damit die Flächen und die darauf durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das Kompensationsflächenkataster des Rhein-Sieg-Kreises eingetragen werden können. Ich weise darauf hin, dass auch die Umsetzung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen dem Rhein-Sieg-Kreis – Untere Landschaftsbehörde als katasterführende Stelle gemäß § 6 (8) Landschaftsgesetz mitzuteilen ist.

Insbesondere für die kartographische Darstellung der Kompensationsflächen ist eine digitale Datenbereitstellung als shape.files wünschenswert. Hinsichtlich des genauen Datenformates empfehle ich eine frühzeitige Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde.

#### **Sonstige Hinweise**

Gegen die in dem Planfeststellungsverfahren vorgesehene planfreie Kreuzung der DB-Strecke mit der Kreisstraße Nr. 29 bestehen keine Bedenken. Einzelheiten dazu sind in der dazu im Entwurf bereits vorliegenden Kreuzungsvereinbarung zu regeln.

#### **Planerisch technische Aspekte**

Da die neue Brücke unter Landschaftsaspekten von großer Bedeutung ist, ist auf ihre Gestaltung besonders viel Wert zu legen.

Die Gestaltung der Lärmschutzwände und der Pfeiler-Trägerkonstruktion der Brücke sollte im Rahmen der Bauplanung mit dem RSK abgestimmt werden.

Gegen den Neubau des Kreuzungsbauwerkes S 13 mit der K 29 (Mendener Str.) bestehen keine Bedenken. Hier wird noch einmal darauf hingewiesen, dass im Nachgang zum Planfeststellungsverfahren eine Kreuzungsvereinbarung zwischen DB und RSK getroffen werden muss.

Die Radwegführung während der Bauzeit ist rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Kommunen abzustimmen.



Die Bauphasenplanung (Baustelleneinrichtung und Baustraßen) ist, soweit sie bestehendes Eisenbahnbetriebsgelände verlässt, in enger Abstimmung mit den zuständigen Kommunen und Verkehrsträgern abzustimmen.

#### 4.24 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des Dez 54 (BR Köln)

1. Der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, ist vor Baubeginn die Ausführungsplanung, für die Arbeiten im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Sieg, zur Zustimmung vorzulegen. Auf dieser Grundlage hat die bauausführende Firma den Bauzeitenplan und den Bauablauf (incl. notwendiger Baustelleneinrichtungen im Hochwasserabflussprofil) mit der BR detailliert abzustimmen, um den besonderen Anforderungen der extrem schnell steigenden Sieghochwässer zu genügen.

2. Generell sind die Arbeiten im Flussbett (Pfeilergründung) und im angrenzenden Hochwasserabflussprofil im Brückenbereich außerhalb der besonders hochwassergefährdeten Zeit vom 01.11 bis 30.04. auszuführen und im Siegvorland, wegen der notwendigen Raseneinsaat, bis zum 30.09. abzuschließen.

3. Die Bezirksregierung Köln, Dez. 54, ist Unterhaltungsträger für die Sieg. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist die Sieg und das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet, im Rahmen einer Abnahme mit der Bezirksregierung, in ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben.

Anschließend ist die DB AG, zur Wiederherstellung einer stabilen Grasnarbe, für die Pflege und Unterhaltung der durch die Bauarbeiten in Anspruch genommenen Rasenflächen im Überschwemmungsgebiet, bis zum Ende des auf den Abschluss der Bauarbeiten folgenden Jahres zuständig.

4. Die Abflussquerschnitte unter der DB-Brücke sind zum Erhalt der hydraulischen Leistungsfähigkeit, für den schadlosen HW-Abfluss der Sieg, auf Dauer von Bewuchs (Büsche, Gehölz etc.) freizuhalten (basiert auf von der DB AG in Auftrag gegebenem „Strömungsphysikalischer Modellversuch für die Sieg“ Wasserbaulabor der TH Aachen 2004)

#### 4.25 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW

Die baubedingten Beeinträchtigungen durch den Stützpfeiler in der Sieg müssen allerdings nach der FFH-VS durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wie zum Beispiel die Auswahl des Bauzeitenfensters sowie einer Bauweise mit einer wasserdichten Spuntwandbaugrube vermindert werden, da ansonsten die baubedingten Auswirkungen aus fischökologischer Sicht als erheblich einzustufen sind. Diese Maßnahmen sind in der Ausschreibung verbindlich zu berücksichtigen und in der Bauausführung umzusetzen.

#### 4.26 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege

Es ist die Meldepflicht nach §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz zu beachten. Die dort festgelegten Maßnahmen sind durch den Antragsteller zu befolgen.

#### 4.27 Nebenbestimmung aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau NRW

Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig mit den zuständigen Stellen des Landesbetriebes abzustimmen.

4.28 Nebenbestimmung zur Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbaues NRW, Autobahnen

Die Demontage der Kappen der BAB A560 wird durch den Landesbetrieb abgelehnt.

Ebenfalls das Überfahren der Kragarme um 25 cm. Bezüglich der bauzeitlichen Verkehrsführung wurden Abstimmungsgespräche geführt die im Protokoll vom 15.09.2006 festgehalten wurden. Die darin erläuterten Maßnahmen sind durch den Antragsteller im Rahmen der Ausführungsplanung, soweit sie noch nicht in der Entwurfsplanung enthalten sind, umzusetzen.

4.29 Nebenbestimmung zur Stellungnahme des Rheinischen Landwirtschaftsverbandes e.V., Kreisbauernschaft Bonn-Rhein-Sieg

Bei der Baustellenabwicklung und Anlage der Baustellen sowie Sperrzeiten sind die Belange der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe durch den Antragsteller zu berücksichtigen. Die Betriebe dürfen nicht von ihren landwirtschaftlich genutzten Flächen abgeschnitten werden.

4.30 Nebenbestimmung zur Stellungnahme des Wahnbachtalsperrenverbandes

Die Antragstellerin hat zu gewährleisten, dass die Lage der Hauptversorgungsleitungen des Wahnbachtalsperrenverbandes im Rahmen der Ausführungsplanung Berücksichtigung finden. Vor Baubeginn sind entsprechende Abstimmungsgespräche zu führen.

4.31 Nebenbestimmung zur Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht

Die Antragstellerin wird die Auflagen der LEA bezüglich des Gleisanschlusses der Firma Corus Special Profiles Mannstaedt GmbH & Co, im Rahmen der Ausführungsplanung beachten.

4.32 Nebenbestimmung zur Stellungnahme der Stadtwerke Troisdorf

Mit den Stadtwerken Troisdorf sind rechtzeitig Abstimmungsgespräche über deren Leitungsnetz zu führen, soweit dieses betroffen ist. Das Netz ist zu sichern und ggf. sind Anlagen zu verlegen. Vor Ausführung der Arbeiten sind entsprechende Verträge nach geltender Rechtslage mit den Stadtwerken Troisdorf zu schließen.

4.33 Nebenbestimmung zur Stellungnahme des Abwasserbetriebes Troisdorf

Für die Inanspruchnahme der Abwasseranlagen zur Entwässerung der Bahnanlagen sind Entsorgungsverträge auf der Grundlage der allgemeinen Entsorgungsbedingungen für Abwasser –AEB-A abzuschließen. Gleiches gilt auch für die Beleuchtungsanlagen. Alle vorübergehend oder dauerhaft vom Vorhaben betroffenen Anlagen des Abwasserbetriebes Troisdorf AÖR sind nach dessen Vorgaben zu sichern, zu ändern oder zu verlegen. Entsprechende Planungen und Vereinbarungen sind rechtzeitig mit dem Abwasserbetrieb im Rahmen der Ausführungsplanungen abzuklären bzw. zu schließen.

4.34 Nebenbestimmung zur Stellungnahme der Deutschen Telekom AG

Der Vorhabenträger hat frühzeitig mit dem zuständigen Ressort PTI 21 die erforderlichen Arbeiten zur Verlegung und Sicherung der vorhandenen Telekommunikationsanlagen/-linien abzustimmen. Hierzu sind im Vorfeld die notwendigen Vereinbarungen mit der Deutschen Telekom abzuschließen.

Sollten im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung Pflanzungen im Bereich der Anlagen der Deutschen Telekom AG vorgesehen sein, so ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Ausgabe 1989 zu beachten.

#### 4.35 Nebenbestimmung zur Stellungnahme der Unity Media Group

Der Vorhabenträger hat frühzeitig mit den zuständigen Stellen der Unity Media Group die erforderlichen Arbeiten zur Verlegung oder Sicherung der vorhandenen Telekommunikationsanlagen abzustimmen. Entsprechende Verträge sind vorab abzuschließen.

#### 4.36 Nebenbestimmung zur Stellungnahme der RWE Westfalen-Weser-Ems

Über die o.g. Baumaßnahme verlaufen in Schutzstreifen die folgenden Hochspannungsfreileitungen

1. 110kV-Hochspannungsfreileitung Goldenbergwerk – Siegburg, Bl. 0075 (Maste 131 bis 132)
2. 220kV-Hochspannungsfreileitung Goldenbergwerk – Siegburg, Bl. 2370 (Maste 125 bis 126)
3. 110-/220-/380-kV-Hochspannungsfreileitung Sechtem – Siegburg, Bl. 4103 (Maste 52 bis 53)

Die S-Bahn-Trasse wird gemäß eingereicherter Schnittzeichnung „Aufteilung Maste Oberleitung“ im Maßstab 1 : 250 vom 06.11.2006 mit einer Schienenoberkante (SO) von 56,42 m über NN errichtet. Die geplante Schutzwand erhält eine Höhe von 59,02 m über NN.

Die Oberleitung darf im Bereich der unter 3. genannten Leitung in v.g. Schnittzeichnung die angegebene Höhe von 62,77 m über NN nicht überschreiten. Die Maste der Oberleitung erhalten eine maximale Höhe von 8,00 m über SO (entspricht 64,42 m über NN)

In den Schutzstreifen der Leitungen dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 5,00 m erreichen.

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

Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitungen gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/den Bauherrn durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/der Bauherr der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die RWE Transport netz Strom GmbH nach Rücksprache mit der Eisenbahn- Infrastrukturbetreiberin (zur Klärung der Sicherheitspakete) berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/des Bauherrn durchführen zu lassen.

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

Der Grundstückseigentümer/der Bauherr ist verpflichtet, den Beginn der Bauarbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen anzuzeigen und mit der

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH  
Operation 110/220/380 kV  
Leitungsbereich Rommerskirchen  
Herrn Manfred Gaese  
Am Werkstor 4  
50129 Bergheim  
Telefon: 02183/68-2212

einen Termin zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu vereinbaren. Die Einweisung erfolgt insbesondere auf Grund des Merkheftes für Baufachleute (Herausgeber VDEW/ISBN 3-8022-0527-8), dessen Regelungen streng einzuhalten sind. Ohne vorherige Einweisung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitungen ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird. Der Grundstückseigentümer/Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten. Der Grundstückseigentümer/Bauherr haftet gegenüber der RWE Transportnetz Strom GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für sämtliche Schäden, die durch ihn und seine Erfüllungsgehilfen an den Hochspannungsfreileitungen, den Masten und deren Zubehör verursacht werden.

#### 4.37 Nebenstimmung zur Stellungnahme der RWE Rhein-Ruhr Netz Service

Der Antragsteller hat rechtzeitig bezüglich der Planungen die RWE Rhein-Ruhr Netz Service zu beteiligen, damit deren Belange berücksichtigt werden können. Vor Ausführung sind entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

#### 4.38 Nebenstimmung zur Stellungnahme der E.ON Engineering GmbH (vormals Pipeline Engineering GmbH)

Die E.ON Engineering GmbH betreut die Anlagen der Ruhrgas AG. Da Änderungen an den Leitungen der Ruhrgas AG aufgrund der Baumaßnahmen notwendig sind, sind rechtzeitig Abstimmungen zwischen E.ON Engineering GmbH und der Antragstellerin zu treffen. Die Hinweise auf S. 5 der Einwendung vom 25.03.2004 sind zu beachten. Des Weiteren wird die Stellungnahme der E.ON Engineering GmbH Bestandteil der Nebenbestimmungen.

#### 4.39 Nebenstimmung zur Stellungnahme der Stadtwerke Köln GmbH

Mit den Stadtwerken Köln GmbH ist rechtzeitig vor Baubeginn im Rahmen von Planvereinbarungen oder ähnlichen Abstimmungen mit dem zuständigen Fachbereich TAS der Rheinenergie, Herrn Odental Tel. 0221/178-4647, die ggfls. notwendigen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen während der Bauabwicklung für die betroffenen Anlagen abzustimmen.

#### 4.40 Die Vorhabenträgerin hat durch einen geeigneten Gutachter unverzüglich untersuchen zu lassen, ob durch das Vorhaben die technischen Einrichtungen der Einwenderin P 37 unzumutbar beeinträchtigt werden. Dies ist nicht der Fall, wenn aufgrund der tatsächlichen Vorbelastung der Umgebung von dem Vorhaben selbst

keine nachteiligen Wirkungen ausgehen.

Das Gutachten ist der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach der Erstellung vorzulegen; es bleibt eine Planergänzung (Auflage nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) vorbehalten, sollte die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommen, dass insoweit eine unzumutbare Beeinträchtigung der Einwenderin gegeben sein wird.

## **II. Entscheidungen über Anträge und Einwendungen**

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen und Anträge werden zurück gewiesen, soweit ihnen nicht bereits durch die in den Planunterlagen eingetragenen Ergänzungen Rechnung getragen oder in dieser Entscheidung entsprochen wird bzw. sie sich nicht im Laufe dieses Verfahrens erledigt haben.

## **III. Kostenentscheidung**

Die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens trägt die DB Netz AG vertreten durch die DB Projekt Bau GmbH.

Der Kostenbescheid ergeht gesondert.

## **B. Sachverhalt**

### **I. Grundlagen**

#### **1. Allgemeines/Planrechtfertigung**

Die Verdichtungsgebiete in Nordrhein-Westfalen sind durch Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet. Dadurch ist nicht nur die Umweltqualität gefährdet, sondern auch die Urbanität und Mobilität. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass

- die Umweltbelastung durch den Verkehr zu hoch ist und sogar immer noch ansteigt;
- die Rolle Deutschlands als Transitland Nr. 1 in Europa erhebliche finanzielle und ökologische Belastungen mit sich bringt;
- die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb wesentlich davon bestimmt wird, dass die verkehrliche und ökologische Situation insbesondere in Verdichtungsgebieten verbessert wird.

Eine wesentliche Verbesserung wird durch den Ausbau des Bahnnetzes und Verbesserung der Leistungsfähigkeit für den Schnellverkehr, Güterverkehr und den Personenverkehr erreicht. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und -organisation ist Voraussetzung für die Erschließung des Raumes und die Verbindung zwischen den Orten und Regionen.

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis soll eine stufenweise Realisierung der Weiterführung der S-Bahnlinie S13 vom Flughafen Köln/Bonn über Troisdorf und Bonn-Beuel bis nach Bonn-Oberkassel, mit möglichst geringen Kosten zur Anpassung der Infrastruktur, erfolgen.

S-Bahnen sind Stadtschnellbahnen, die dem Personennahverkehr dienen und mit hierfür besonders ausgelegten Fahrzeugen befahren werden. Sie sind gekennzeichnet durch einen starren Fahrplan mit dichter Zugfolge. Aufgrund der großen Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit muss die S-Bahn in dem jeweiligen Verdich-

tungsraum Sammelschiene des öffentlichen Personennahverkehrs sein.

Die neue ca. 13,0 km lange elektrifizierte S-Bahnstrecke zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel soll auf eigenem Gleiskörper östlich/bergseitig der Gleise der rechten Rheinstrecke (Strecke Nr. 2324) geführt werden. Vorrangiges Ziel ist hierbei beide Strecken möglichst gebündelt zu führen und dabei die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

## **Verkehrliche und betriebliche Begründung der Maßnahme**

Gesetzliche Grundlagen

Auf der Grundlage der Artikel 73 und 87 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland hat der Bundesgesetzgeber das

- Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) in der im Bundesgesetzblatt Teil I veröffentlichten Fassung vom 30.12.1993 und das
- Bundesschienwegeausbaugesetz vom 15.11.1993

erlassen.

Gegenstand des Unternehmens Deutsche Bahn AG ist das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur; dazu zählen insbesondere die Planung, der Bau, die Unterhaltung sowie die Führung der Betriebsleitung und der Sicherheitssysteme.

Einordnung in Ausbaupläne und planungsrechtliche Gegebenheiten

Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) aus dem Jahre 1998 ist die Maßnahme unter Punkt 3 als „Bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“aufgeführt.

Die wesentlichen Kernaussagen für einen gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finden sich ebenfalls im Landesentwicklungsplan NRW wieder. Folgende Punkte sind hierbei hervorzuheben:

- Stärkung der Verkehrsträger mit hoher Transportleistung
- Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und -organisation als Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Erschließung des Raumes,
- umweltverträgliche Weiterentwicklung aller Elemente der Verkehrsinfrastruktur,
- Vorrang für den Erhalt und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehrs (SBNV).

In der Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Teilabschnitt Region Bonn (Kreisfreie Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) bzw. der Stadt Bonn sind die grundsätzlichen Zielsetzungen und Argumente einer Verbesserung des schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit aufgeführt.

Die Gebietsentwicklungspläne legen auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplanes (LEP) die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung der Regierungsbezirke und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest.

Darunter fällt unter anderem auch der S-Bahn-Ausbau bzw. die Erweiterung bestehender Strecken im Raum Bonn und Rhein-Sieg. Die vorhandene Strecke Nr. 2324

ist im Planteil des GEP als Bestand- und Bedarfsplanmaßnahme für „Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr“ und sonstigen großräumigen Verkehr (S-Bahn)“ dargestellt.

Weiterhin ist eine S-Bahnmäßige Verknüpfung der Städte Köln und Bonn mit dem Köln-Bonner Flughafen „Konrad Adenauer“ ein wesentlicher Bestandteil der im Zuge des Umzuges des Parlaments von Bonn nach Berlin geschlossenen Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn vom 29. Juni 1994.

#### Betriebliche Grundlagen

Zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel erhält die neu zu bauende S-Bahn-Strecke einen von der vorhandenen Infrastruktur der rechten Rheinstrecke (Strecke 2634 Mülheim(R) Speldorf – Niederlahnstein) unabhängigen eigenen Fahrweg.

Auf der zu bauenden S-Bahn-Strecke Troisdorf – Bonn-Oberkassel wird, ausgelöst durch die Bestellung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die S-Bahn-Linie S13 verkehren.

#### **Anforderungsprofil an die S 13**

Der nördliche Planungsabschnitt liegt vollständig im Kreisgebiet des Rhein-Sieg-Kreises und tangiert die Städte Troisdorf im Norden bis zur Siegquerung und südlich daran anschließend die Stadt Sankt Augustin. Der südliche Abschnitt liegt vollständig auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Bonn, wobei die Stadtteile Vilich-Müldorf, Vilich, Bonn-Beuel, Ramersdorf und Bonn-Oberkassel tangiert werden.

Ausgehend von den Gleisen der geplanten Wendeanlage der S 13 im Bf Troisdorf verläuft der ca. 13 km lange Planungsbereich entlang der zweigleisigen rechtrheinischen Güter- bzw. Personennahverkehrsstrecke Nr. 2324 bis zum Bf Bonn-Oberkassel.

#### Planungsziele

Die Deutsche Bahn AG plant zur Einführung eines 20-Minuten-Taktes die S-Bahnlinie S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel zu verlängern. Der geplante ein- bzw. zweigleisige Streckenausbau erfolgt parallel zu der rechtsrheinischen DB-Strecke Nr. 2324. Hiermit wird eine S-Bahnmäßige Verknüpfung der Stadt Bonn mit dem Köln-Bonner Flughafen „Konrad Adenauer“ sowie eine Anbindung an das S-Bahn-Netz des Ballungsgebietes Köln erreicht. Die neue DB-Strecke erhält die Nr. 2695.

#### **Darstellung der Baumaßnahme / Planerische Beschreibung / Maßnahmen an vorhandenen Anlagen**

##### **Allgemeines**

Der insgesamt 2.528 km lange Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 befindet sich zu drei Vierteln auf dem Gebiet der Stadt Troisdorf und zu einem Viertel auf dem Gebiet der Stadt Sankt Augustin. Die nördliche Planfeststellungsgrenze liegt in der Gemarkung Troisdorf, Flur 11 bei km 1,458. Die südliche Grenze liegt bei km 3,983 (Kilometrierung km 3,986 zum PFA 2) in der Gemarkung Niedermenden, Flur 3502.

Im PFA 1 verläuft die Ausbautrasse (DB-Strecke Nr. 2695) komplett westlich der vorhandenen DB-Strecke Nr. 2324 Mülheim(R) Speldorf –Niederlahnstein

Im Wesentlichen werden für den Streckenausbau, bis auf den Bereich der Siegaue, vorwiegend bereits vorhandene Bahnflächen beansprucht bzw. diese verbreitert.

## **Erläuterungen zur Streckenplanung**

### **Zwangspunkte**

Zwangspunkte sind Punkte oder Punktfolgen, die den räumlichen Verlauf der Trasse begrenzen.

Hierzu gehören sämtliche von der S-Bahn zu querende Verkehrswege. Hier wurden die entsprechenden lichten Räume bei der Planung berücksichtigt.

Im nördlichen Trassenabschnitt stellen die sehr nahe an der Bahntrasse gelegene Wohnbebauung der Louis-Mannstaedt-Straße sowie die jetzige Lage des Zugangs zum Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte wesentliche Zwangspunkte dar.

Ein weiterer Zwangspunkt ergibt sich durch die geplante Siegquerung sowie durch die nördlich bzw. südlich davon gelegenen Brückenbauwerke der K 29, Mendener Straße bzw. der BAB A 560.

Des Weiteren wurde bei der Planung angestrebt, dass die Trasse weitestgehend auf bahneigenem Gelände verläuft, um den Erwerb von zusätzlichen Grundstücksflächen zu minimieren.

### **Untersuchte Varianten und Begründung der gewählten Trasse**

Zur Trassenfindung der S-Bahn im Planfeststellungsabschnitt 1 wurde der Korridor zwischen dem Bahnhof Troisdorf und der vorhandenen Bahnanlage südlich der BAB A 560 untersucht.

Hierbei fanden die einschlägigen Regelwerke der DB AG, wirtschaftliche, ökonomische und städtebauliche Gesichtspunkte Berücksichtigung.

Die betrieblich notwendige eingleisige/zweigleisige Querschnittsverbreiterung der Bahntrasse führte zu verschiedenen Varianten, die nach o.a. aufgeführten Gesichtspunkten näher untersucht wurden.

Die Höhenlage des Ausbauquerschnittes wird auf dem gesamten Streckenabschnitt durch die vorhandene Gleistrasse, bis auf geringfügige Abweichungen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahmen, bestimmt.

Abschnitt Louis-Mannstaedt-Straße km 1,900 – km 2,350

#### **Variante 0**

Gemäß der betrieblichen Aufgabenstellung wurde zunächst untersucht, den zweigleisigen S-Bahnausbau auf der Ostseite der Str. 2324 durchzuführen. Eine solche Erweiterung wäre jedoch nur mit einer aufgeständerten S-Bahntrasse im Bereich der Louis-Mannstaedt-Straße zu realisieren. Auf Grund der parallel zum Bahndamm verlaufenden Trasse und der unmittelbar daran anschließenden Bebauung kommt eine Eisenbahndammverbreiterung an dieser Stelle nicht in Frage.

Das mehrfeldrige Brückenbauwerk würde auf einer Länge von ca. 300 m im Bereich der jetzigen Louis-Mannstaedt-Straße geführt und müsste auf Grund der freizuhaltenden lichten Höhe > 4,50 m im Straßenbereich gegenüber der Gz-Strecke um ca. 3,00 m angehoben werden.



Dies würde wegen der erforderlichen Anrampungsbauwerke zu erheblichen Eingriffen im Bereich des Bahnhofes Friedrich-Wilhelms-Hütte und östlich des Bf Troisdorf führen.

In den Abstimmungsgesprächen wurden alternativ zu der o.a. Lösung weitere Varianten entwickelt. Hierbei erfolgt der notwendige, zweigleisige Streckenausbau mit jeweils einem Gleis auf der Ost- bzw. Westseite. Zum Abfangen des Geländesprunges gegenüber der Louis-Mannstaedt-Straße und des westlichen Industriegebietes sind in diesem Bereich voraussichtlich mehrere Meter hohe Stützwände erforderlich, auf denen gleichzeitig die erforderlichen Schallschutzwände gegründet werden.

Diese Varianten haben jedoch zur Folge, dass auch die durchgehenden Gleise der Strecke 2324 in ihrer Lage in östliche Richtung verschoben werden müssen.

#### Variante I

Der Gleisabstand zwischen den durchgehenden Streckengleisen wird gemäß den gültigen Richtlinien auf 5,60 m, d.h. mit eingeschränktem Sicherheitsraum und Mastgasse zwischen den beiden Strecken (S-Bahn – Gz-Strecke) festgelegt.

#### Variante II

Eine letzte Möglichkeit bietet die Trassenverbreiterung um zwei Gleise auf der Westseite der vorhandenen Strecke. Bei dieser Variante kommt es zwar auch zu Eingriffen in die vorh. Infrastruktur (Gebäudeabriss); aus betriebstechnischen und Kostengründen ist diese Variante jedoch der anderen Variante vorzuziehen.

#### Wendeanlage Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte

In der südlichen Ausfahrt in Troisdorf soll mittig zwischen den S-Bahngleisen eine eingleisige Wendeanlage eingeplant werden (Variante I). Auf Grund der sehr nahe des vorhandenen Bahndammes geführten Louis-Mannstaedt-Straße mit ihrer Anliegerbebauung, wurde im Rahmen der Vorentwurfsplanung festgelegt, dass in diesem Bereich kein Alternativstandort der Wendeanlage untersucht wird.

Eine südlich des Bahnhofes Troisdorf gelegene Wendeanlage könnte frühestens nach dem Abrücken der DB-Strecke von der Louis-Mannstaedt-Straße realisiert werden. Das Wendegleis ist baulich und signaltechnisch so ausgestattet, dass eine Nutzlänge von 145 m für zwei ungekuppelte ET 423 zur Verfügung steht.

Die Anbindung der Güterverkehrsanlagen (Gleise 206-208, 210) an die Gleise der Strecke 2324 auf der Nordseite des Bahnhofes F-W-Hütte erfolgt unter weitestgehender Beibehaltung der heutigen Nutzlängen für eine Geschwindigkeit von 40 km/h. Das Gleis 204 ist entbehrlich und wurde mit der neuen Trasse überplant.

Alternativ zur nördlich gelegenen Wendeanlage wurde im Vorentwurf eine Anlage südlich des S-Bahn-Bahnsteigs in F-W-Hütte untersucht (Variante II). Hier kann das Wendegleis nach dem Zusammenlaufen der beiden S-Bahngleise (Beginn des eingleisigen Abschnitts) abzweigen. Jedoch muss auf Grund der einzuhaltenden Durchrutschwege infolge der Verzweigungsweiche als Gefahrenpunkt der Bahnsteig Friedrich-Wilhelms-Hütte incl. Empfangsgebäude und Personentunnel in nördlicher Richtung verschoben werden. Gegenüber der Nordvariante kann jedoch im Einfahrbereich in die Wendeanlage auf zwei Weichen verzichtet werden.

Abschnitt Siegquerung km 3,200 – km 3,600

Unmittelbar südlich des Haltepunktes Friedrich-Wilhelms-Hütte endet der zweigleisige Streckenabschnitt der S-Bahn. Im weiteren Verlauf wird die Trasse eingleisig bis zum Bf Menden geführt. Hierbei kreuzt die S-Bahn unmittelbar hinter der Straßenüberführung Mendener Straße den Siegauenbereich und die Autobahn BAB 560. Aufgrund der örtlich vorgegebenen Topographie und Infrastruktur, kann der Siegauenbereich nur durch ein Brückenbauwerk gequert werden.

Die Trassenführung im hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt war Gegenstand einer intensiven Variantendiskussion, die bis in das Planfeststellungsverfahren hinein geführt wurde und im Endergebnis zu der hier planfestgestellten, optimierten Trasse führte. Die Auswahl erfolgt in erster Linie unter Umweltgesichtspunkten. Näher untersucht wurden insbesondere die verschiedenen Möglichkeiten der Siegquerung. Die Varianten wurden auf der West- bzw. Ostseite der bestehenden Siegbrücke in unterschiedlichen Abständen verortet. Die schließlich gewählte Variante auf der Westseite in einer Entfernung von knapp sechs Metern in Verbindung mit schalltechnischen Maßnahmen an der bestehenden Brücke wurde gewählt, da sie die geringsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild Siegaue zeigte und hinsichtlich der Schallemissionen in Bezug auf nahe gelegene Wohnsiedlungen ebenfalls günstig zu beurteilen ist. Weiterhin wird mit dieser Variante die geringste Biotopfläche in Anspruch genommen. Artenschutzrechtliche Aspekte und der FFH-Gebietsschutz hatten für die Variantenauswahl im vorliegenden Fall keinen präjudizierenden Charakter, da bei keiner der näher untersuchten Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der für den Erhaltungszweck und die Schutzziele maßgeblichen Bestandteile zu erwarten waren und auch artenschutzrechtlich mangels Verbotverletzung Vorgaben für den Abwägungsprozess fehlten.

## **Bauliche Maßnahmen**

### **Bahnanlagen**

Die neu zu errichtenden Bahnanlagen im PFA 1 umfassen im wesentlichen den ein- bzw. zweigleisigen Ausbau des vorhandenen Streckenquerschnittes sowie den Neubau der S-Bahnstation im Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte.

### **Gleisanlagen**

Für den Streckenausbau der S-Bahn S 13 wurde die konventionelle Oberbauart, d.h. Schotterbett mit Betonschwellen, gewählt.

In km 1,458 beginnt der zweigleisige Streckenausbau zum einen mit Anschluss des jetzigen Gleisabschlusses der Strecke 2695 an die vorhandenen Gleise der Strecke 2324 in Höhe der Louis-Mannstaedt-Straße und zum anderen mit zweigleisigem Neubau der Güterzugstrecke (Str.-Nr. 2324) auf der Westseite des vorhandenen Bahngeländes. Der Neubau des Streckengleises in Fahrtrichtung Bonn-Oberkassel erfolgt bis hinter die Eisenbahnüberführung Ahrstraße (km 2.520). Das Richtungsgleis in Fahrtrichtung Troisdorf wird bis hinter die neue S-Bahnstation Friedrich-Wilhelms-Hütte (km 3,284) in neuer Lage geführt. Das Richtungsgleis in Fahrtrichtung Bonn-Oberkassel verschwenkt hinter dem Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte auf eine Länge von ca. 300 m. Die vorhandenen Streckengleise werden in diesen Abschnitten komplett zurückgebaut.

Für die Höhenlage des neuen Gleises wurden, wie auch im gesamten Abschnitt, die jetzigen Gleishöhen der Strecke angesetzt. Somit erfolgt die Führung der Trasse in diesem Abschnitt fast ausschließlich in Dammlage.

Zum Neubau der S-Bahnstation Friedrich-Wilhelms-Hütte werden die auf der Ostseite geführten S-Bahngleise auf eine Gleisabstand von max. 10,56 m aufgeweitet und nachfolgend auf einer Länge von ca. 150 m zu einem eingleisigen Streckenabschnitt

zusammengeführt. Dabei werden die nördlich des Bahnhofs gelegenen Weichenstraßen zur Anbindung der Güterverkehrsgleise im Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte gemäß dem Betriebskonzept entsprechend angepasst. Die jetzigen Weichenverbindungen werden fast ausschließlich zurückgebaut.

Zur Umsetzung des Betriebskonzeptes wird unmittelbar hinter der Überleitweiche in den eingleisigen S-Bahnabschnitt ein Ausziehgleis mit einer Nutzlänge von 145,0 m als Wendeanlage eingerichtet.

Mit Anordnung der Überleitweiche in km 3,041 beginnt der eingleisige S-Bahnabschnitt, der über den Siegauenbereich bis zur Bauabschnittsgrenze auf der Westseite durchgeführt wird.

Dies wird durch Verschwenken des vorhandenen Streckengleises (Str.-Nr. 2324) in Fahrtrichtung Troisdorf und das vorhandene Streckengleis in Richtung Bonn sowie durch Verschwenken des vorhandenen Streckengleises in Fahrtrichtung Bonn auf den neuen eingleisigen Ausbauquerschnitt erreicht.

Auf Grund der erforderlichen Freispiegelhöhe unter dem neuen Brückenbauwerk wurde für die Höhenlage der Ausbautrasse die Gleisgradienten gegenüber dem Bestand angehoben.

Die Verschwenkung beginnt unmittelbar hinter dem Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte, quert die Siegaue mit einer Stahlbetonbrücke auf der Westseite und verläuft bis zur Abschnittsgrenze parallel zur vorhandenen Gz-Strecke in Dammlage. Im Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte ist das durchgehende Gleis Nr. 204 entbehrlich und wird zurückgebaut. Weiterhin kann auf eine südliche Anbindung der Güterverkehrsgleise verzichtet werden.

Die Entwässerung der Gleisanlage ist in der Anlage 12 „Wasserrechtliche Erlaubnis“ beschrieben.

### Bahnsteiganlagen

Unmittelbar im Bereich der jetzigen Station des Bf Friedrich-Wilhelms-Hütte wird zwischen den neuen S-Bahngleisen ein neuer Bahnsteig eingerichtet.

Der Mittelbahnsteig hat eine Nutzlänge von 145,0 m und eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante.

Weiteres ist dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

## **II. Planfeststellungsverfahren**

### **1. Antrag auf Planfeststellung**

Mit Schreiben vom 14.08.2003 – B-W-TP Köl G 02 B-sj beantragte die Deutsche Bahn AG das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG für den Neubau der S13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf u. Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel durchzuführen.

Die Antragsunterlagen werden mit Schreiben vom 21.10.2003 – 60121/60101 Pap 292/03 an die BR Köln zur Anhörung weitergeleitet.

Gegenstand des Verfahrens ist der Neubau der S 13, Planfeststellungsabschnitt 1 (Rhein-Sieg-Kreis) in den Stadtgebieten St. Augustin, Troisdorf und Siegburg, sowie der Bau von Ersatzmaßnahmen.

Einzelheiten sind aus dem Erläuterungsbericht und den weiteren Planunterlagen ersichtlich.

## **2. Anhörungsverfahren**

Nach Prüfung der Antragsunterlagen leitete die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde das Anhörungsverfahren ein.

### **2.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen**

Die Anhörungsbehörde hat mit der Einleitung des Verfahrens unter Übersendung der Ursprungsplanunterlagen die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Stellen beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

### **2.2 Auslegung**

Der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 12.01.2004 bis 11.02.2004 einschließlich bei den Städten Troisdorf, Sankt Augustin und Siegburg öffentlich zur Einsicht ausgelegen. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 10.03.2004.

Da die Stadt Troisdorf es versäumt hat, die nicht ortsansässigen Betroffenen über die Offenlage zu informieren, wurde die Offenlage bei der Stadt Troisdorf für diesen Personenkreis vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 wiederholt. Diese Einwendungsfrist endete am 08.04.2004.

Da auch bei der wiederholten Offenlage ein Betroffener nicht informiert wurde, wurde die Offenlage in Troisdorf ein drittes Mal für diesen Betroffenen wiederholt. Die 3. Offenlage fand vom 24.02.2004 bis 23.03.2004 statt. Der Betroffene hatte die Möglichkeit bis zum 20.04.2004 Einwendungen zu erheben.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. In Siegburg ist die Bekanntmachung im EXTRA-Blatt vom 31.12.2003 erfolgt. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Rundblick Troisdorf vom 06.01.2004 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich als Hinweisbekanntmachung im Amtsblatt der Stadt.

Die Anhörung der zu beteiligenden Träger Öffentlicher Belange erfolgte zeitgleich der ersten Offenlage.

Es wurden nicht zulässige Einwendungen erhoben.

Bei sechs fristgerecht erhobenen Einwendungen waren die Absender nicht zu ermitteln, da keine Adresse angegeben war.

Die Gegenäußerungen zu anderen fristgerecht erhobene Einwendungen sind nach teilweise mehreren erfolglosen Zustellungsversuchen von der Deutschen Post AG zurück gesandt worden.

Die Einwender von präkludierten Einwendungen sind über die Verfristung informiert worden.

Es wurden fristgerechte Einwendungen ohne Begründung erhoben. Diese Einwender wurden über die mangelnde Substantiierung benachrichtigt.

Aus einem Teil der Einwendungen ging nicht eindeutig hervor, gegen welchen Planfeststellungsabschnitt sich die Einwendung richtet. Diese Einwendungen wurden, sofern es formal möglich war, für den Planfeststellungsabschnitt 1 „Troisdorf und Sankt Augustin“ und den Planfeststellungsabschnitt 2 „Sankt Augustin“ zugelassen.

Es wurden 640 formal zulässige private Einwendungen erhoben. Bei den Einwendungen P 158 bis P 640 handelt es sich um gleichförmige Einwendungen.

### 1. Deckblattverfahren

Durch die erheblichen Bedenken der Träger Öffentlicher Belange und privater Einwender ist eine Umplanung erforderlich geworden. Die DB ProjektBau GmbH hat daher ein Deckblatt bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, welches mit Schreiben vom 12.02.2007 vorgelegt wurde.

Durch Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen wurde festgesetzt, das Anhörungsverfahren künftig nicht mehr nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen durchzuführen, sondern nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes. Daher wurde das Anhörungsverfahren ab dem 1. Deckblatt nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes durchgeführt.

Das Deckblatt und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 16.04.2007 bis 15.05.2007 einschließlich bei den Städten Troisdorf und Sankt Augustin öffentlich zur Einsicht ausgelegen. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf dem 29.05.2007.

Auf eine Offenlage in Siegburg wurde verzichtet, da die trassenfernen Ausgleichsfächen auf dem Stadtgebiet von Siegburg im Deckblatt nicht geändert wurden.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Rundblick Troisdorf vom 03.04.2007 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich im Amtsblatt der Stadt vom 11.04.2007.

### 2. Deckblattverfahren

Durch die Bedenken der Träger Öffentlicher Belange ist eine erneute Umplanung erforderlich geworden. Die DB ProjektBau GmbH hat daher ein 2. Deckblatt bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, welches mit Schreiben vom 29.01.2008 vorgelegt wurde.

Das 2. Deckblatt wurde den Betroffenen im Rahmen der Offenlage bekannt gegeben.

Die Planunterlagen zum 2. Deckblatt und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 05.05.2008 bis 04.06.2008 einschließlich bei den Städten Troisdorf und Sankt Augustin öffentlich zur Einsicht ausgelegen. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 18.06.2008.

Auf eine Offenlage in Siegburg wurde verzichtet, da die betroffenen Flächen auf dem Stadtgebiet von Siegburg im 2. Deckblatt nicht geändert wurden.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Troisdorf „Rundblick“ vom 22.04.2008 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich im Amtsblatt der Stadt vom 30.04.2008.

## 2.3 Stellungnahmen und Einwendungen

- 2.3.1 Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und andere Stellen haben **keine Einwendungen** erhoben, bzw. keine Stellungnahme abgegeben:

### TÖB:

1. Bezirksregierung Köln, Dez. 26
2. Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis
3. Bezirksregierung Köln, Dez. 35
4. Bezirksregierung Köln, Dez. 62
5. Rheinisches Amt für Denkmalpflege
6. Landwirtschaftskammer Rheinland Bezirksstelle Bonn
7. Amt für Agrarordnung Siegburg (heute BR Köln)
8. Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis
9. Bundesvermögensamt Köln
10. Bundesvermögensamt Bonn
11. Oberfinanzdirektion Köln
12. Wehrbereichsverwaltung West
13. DB Telematik
14. Rhenag
15. Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
16. BG Bahnen
17. Kreisstadt Siegburg
18. Landschaftsverband Rheinland, Dez. 2
19. Zweckverband Nahverkehr Rheinland

- 2.3.2 Folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange, andere Stellen sowie Private haben **Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben**

### TÖB:

1. Bezirksregierung Köln, Dez. 51
2. Bezirksregierung Köln, Dez. 53
3. Stadt Troisdorf
4. Stadt Sankt Augustin
5. Rhein-Sieg-Kreis
6. Staatliches Umweltamt Köln (heute BR Köln)
7. Bezirksregierung Köln, Dez. 54
8. Landesbüro der Naturschutzverbände
9. Bund für Umwelt und Naturschutz
10. NABU Rhein-Sieg e.V.
11. Landesanstalt für Ökologie
12. Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege
13. Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Bonn
14. Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Köln
15. Kreisbauernschaft Siegburg
16. Staatliches Forstamt Eitorf
17. Geologischer Dienst NRW
18. Wasserversorgung GmbH Sankt Augustin
19. WTV Wahnbachtalsperrenverband
20. Landeseisenbahnaufsicht
21. Bundeseisenbahnvermögen
22. Stadtwerke Troisdorf
23. Abwasserbetrieb Troisdorf
24. Deutsche Telekom AG
25. Ish GmbH&Co. KG/Unity media Group

26. RWE Transportnetz Strom GmbH
27. RWE Rhein-Ruhr AG Regionalzentrum Sieg
28. Pipeline Engineering GmbH/e-on engineering GmbH
29. Dynamit Nobel GmbH
30. Siegfischereigenossenschaft
31. Verwaltungsgemeinschaft Maschinenbau- und Metallberufsgenossenschaft
32. Corus Special Profiles
33. Stadtwerke Köln GmbH

**Private:**

Schlüsselnummer P 1 – P 640 im Hauptverfahren  
Schlüsselnummer P 641 – P 642 im 2. Deckblattverfahren

## **2.4 Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen**

Nach Auswertung durch die Anhörungsbehörde wurden die Stellungnahmen und Einwendungen der Antragstellerin übersandt und die Möglichkeit zur Gegenäußerung gegeben.

Die Stellungnahmen der Antragstellerin wurden im Verfahren berücksichtigt. Auf die Einwendungen und ablehnenden Stellungnahmen, die nicht berücksichtigt worden sind, wird im Abschnitt C. dieses Beschlusses eingegangen.

## **2.5 Erörterungstermin**

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind am 27.06.2005 und 28.06.2005 im Bürgerhaus Troisdorf-Mitte, Großer Saal, Wilhelm-Hamacher-Platz 24, 53840 Troisdorf erörtert worden.

Die Stellungnahmen und Bedenken der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden am 27.06.2005 verhandelt. Mit den Privaten wurde am 28.06.2005 die Einwendungen erörtert.

Aufgrund der Vielzahl der erhobenen Einwendungen wurden die Benachrichtigungen über den Erörterungstermin durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Der Erörterungstermin wurde gem. § 73 (6) VwVfG im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln Nr. 24 vom 13.06.2005 öffentlich bekannt gemacht.

Außerdem ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden, durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Troisdorf „Rundblick“ vom 14.06.2005, im Amtsblatt der Stadt Sankt Augustin „Extrablatt“ vom 15.06.2005 und im Amtsblatt der Stadt Siegburg „Extrablatt“ vom 15.06.2005.

Darüber hinaus wurde der Termin in der örtlichen Tagespresse, im Rhein-Sieg-Anzeiger vom 15.06.2005, im Generalanzeiger vom 14.06.2005 und in der Rhein-Sieg-Rundschau vom 15.06.2005 veröffentlicht.

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

### **Erörterungstermin 1. Deckblattverfahren**

Gegen das Deckblatt sind Bedenken der Träger öffentlicher Belange erhoben worden. Private Einwendungen sind zum Deckblatt nicht eingegangen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind am 16.10.2007 bei der Bezirksregierung Köln, Außenstelle Blumenthalstraße, erörtert worden.

Der Erörterungstermin ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden, durch die Veröffentlichung im Amtsblatt „Rundblick“ der Stadt Troisdorf vom 18.09.2007 und im Amtsblatt der Stadt Sankt Augustin „Extrablatt“ vom 19.09.2007.

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

### Erörterungstermin 2. Deckblattverfahren

Gegen den Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen sind Bedenken der Träger öffentlicher Belange und 2 private Einwendungen erhoben worden.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind am 20.01.2009 im kleinen Ratsaal der Stadt Sankt Augustin erörtert worden. Der Erörterungstermin ist mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden, durch die Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Sankt Augustin vom 07.01.2009 und im Amtsblatt der Stadt Troisdorf vom 06.01.2009.

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

Mit Datum vom 31.03.2009 – 25 (67).7.2.2 – 5/03 hat die Bezirksregierung Köln der Planfeststellungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme übergeben.

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens stellte die Bezirksregierung unter Einbeziehung aller abgegebenen Stellungnahmen, Einwendungen, Gegenäußerungen und der im Erörterungstermin eingebrachten Zusagen fest, dass der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses „Neubau der S 13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf und Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel“ vorbehaltlich eines entsprechenden Abwägungsergebnis und entsprechender Nebenbestimmungen grundsätzlich befürwortet wird.

## **C. Begründung**

### **I. Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **1. Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist.

Der Neubau der S13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf u. Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn - Oberkassel stellt den Bau einer Betriebsanlage im Sinne des § 18 AEG dar, die einer Planfeststellung bedarf.

Gemäß § 75 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.09.1998, zuletzt geändert durch Art. 16 Sechstes Euro-Einführungsgesetz vom 03.12.2001, BGBl. I S. 3306) werden durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Deutschen Bahn AG als Trägerin des Vorhabens, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH und durch den Plan Betroffenen und die notwendigen Folgemaßnahmen, rechtsgestaltend geregelt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.



Die Planfeststellung umfasst neben den rechtsgestaltenden Regelungen für die Erstellung der Maßnahme auch die Entscheidung über die Umweltverträglichkeit im Sinne der §§ 11 ff UVPG als unselbständigen Teil.

## **2. Zuständigkeit für die Planfeststellung**

Gemäß § 3 Abs. 2 Ziffer 1, Abs. 3 Satz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsgesetz – BeVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396) zuletzt geändert durch Zweites Gesetz zur Neuregelung des Energiewirtschaftsrechts vom 07.07.2005 (BGBl. I S. 1970, 2017) ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständige Behörde für die Planfeststellung von Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes.

## **3. Verfahrensdurchführung**

### **3.1 Anhörungsverfahren**

#### **3.1.1 Zuständigkeit**

Die Bezirksregierung Köln ist nach Landesrecht zuständige Anhörungsbehörde gemäß § 3 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes.

#### **3.1.2 Beteiligung und Auslegung**

Die Stellungnahmen der durch das Vorhaben in ihren Aufgabenbereich berührten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen sind gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG eingeholt worden.

Der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 12.01.2004 bis 11.02.2004 einschließlich bei den Städten Troisdorf, Sankt Augustin und Siegburg öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 10.03.2004.

Da die Stadt Troisdorf es versäumt hat, die nicht ortsansässigen Betroffenen über die Offenlage zu informieren, wurde die Offenlage bei der Stadt Troisdorf für diesen Personenkreis vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 wiederholt. Diese Einwendungsfrist endete am 08.04.2004.

Da auch bei der wiederholten Offenlage der Betroffene nicht informiert wurde, wurde die Offenlage in Troisdorf ein drittes Mal für diesen Betroffenen wiederholt. Die 3. Offenlage fand vom 24.02.2004 bis 23.03.2004 statt. Der Betroffene hatte die Möglichkeit bis zum 20.04.2004 Einwendungen zu erheben.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. In Siegburg ist die Bekanntmachung im EXTRA-Blatt vom 31.12.2003 erfolgt. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Rundblick Troisdorf vom 06.01.2004 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich als Hinweisbekanntmachung im Amtsblatt der Stadt.

Die Anhörung der zu beteiligenden Träger Öffentlicher Belange erfolgte zeitgleich der ersten Offenlage.

Es wurden nicht zulässige Einwendungen erhoben.

Bei sechs fristgerecht erhobenen Einwendungen waren die Absender nicht zu ermitteln, da keine Adresse angegeben war.

Andere fristgerecht erhobenen Einwendungen sind nach teilweise mehreren erfolglosen Zustellungsversuchen von der Deutschen Post AG zurück gesandt worden.

Die präkludierten Einwendungen sind über die Verfristung informiert worden.

Es wurden fristgerechte Einwendungen ohne Begründung erhoben.  
Diese Einwender wurden über die mangelnde Substantiierung benachrichtigt.

Aus einem Teil der Einwendungen ging nicht eindeutig hervor, gegen welchen Planfeststellungsabschnitt sich die Einwendung richtet. Diese Einwendungen wurden, sofern es formal möglich war, für den Planfeststellungsabschnitt 1 „Troisdorf und Sankt Augustin“ und den Planfeststellungsabschnitt 2 „Sankt Augustin“ zugelassen.

Es wurden 640 formal zulässige private Einwendungen erhoben.  
Bei den Einwendungen P 158 bis P 640 handelt es sich um gleichförmige Einwendungen.

### 1. Deckblattverfahren

Durch die erheblichen Bedenken der Träger Öffentlicher Belange und privaten Einwendern ist eine Umplanung erforderlich geworden. Die DB ProjektBau GmbH hat daher ein Deckblatt bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, welches mit Schreiben vom 12.02.2007 vorgelegt wurde.

Durch Erlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen wurde festgesetzt, das Anhörungsverfahren künftig nicht mehr nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen durchzuführen, sondern nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes. daher wurde das Anhörungsverfahren ab dem 1.Deckblatt nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes durchgeführt.

Das Deckblatt und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 16.04.2007 bis 15.05.2007 einschließlich bei den Städten Troisdorf und Sankt Augustin öffentlich zur Einsicht ausgelegen. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf dem 29.05.2007.

Auf eine Offenlage in Siegburg wurde verzichtet, da die trassenfernen Ausgleichsfächen auf dem Stadtgebiet von Siegburg im Deckblatt nicht geändert wurden.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Rundblick Troisdorf vom 03.04.2007 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich im Amtsblatt der Stadt vom 11.04.2007.

### 2. Deckblattverfahren

Durch die Bedenken der Träger Öffentlicher ist eine erneute Umplanung erforderlich geworden. Die DB ProjektBau GmbH hat daher ein 2. Deckblatt bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, welches mit Schreiben vom 29.01.2008 vorgelegt wurde.

Das 2. Deckblatt wurde den Betroffenen im Rahmen der Offenlage bekannt gegeben.

Die Planunterlagen zum 2. Deckblatt und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 05.05.2008 bis 04.06.2008 einschließlich bei den Städten Troisdorf und Sankt Augustin öffentlich zur Einsicht ausgelegen. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 18.06.2008.

Auf eine Offenlage in Siegburg wurde verzichtet, da die betroffenen Flächen auf dem Stadtgebiet von Siegburg im 2. Deckblatt nicht geändert wurden.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten jeweils ortsüblich. Die Stadt Troisdorf hat die Bekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt Troisdorf „Rundblick“ vom 22.04.2008 veröffentlicht. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung ortsüblich im Amtsblatt der Stadt vom 30.04.2008.

### **3.1.3 Erörterung**

Die Erörterung der gegen den Plan erhobenen Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderer Stellen ist nach den Erfordernissen des § 73 Abs. 6 VwVfG durchgeführt worden.

Der Beginn der Verhandlung ist unter Wahrung einer Ladungsfrist von mindestens einer Woche gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Antragstellerin, die Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und anderer Stellen wurden schriftlich von dem Erörterungstermin gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG benachrichtigt.

An dem Erörterungstermin haben neben Vertretern der Deutschen Bahn AG, als Antragstellerin, auch Vertreter der Fachbehörden (vergleiche Abschnitt B. Ziffer 2.5 – Erörterungstermin ) teilgenommen.

Über die Erörterungsverhandlung ist eine den Anforderungen der §§ 73 Abs. 6 Satz 6 i.V.m. § 68 Abs. 4 VwVfG entsprechende Ergebnisniederschrift gefertigt worden.

Kopien der Ergebnisniederschrift sind allen beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Stellen übersandt worden.

Eine abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde liegt vor (§ 73 Abs. 9 VwVfG).

Die nach öffentlicher Auslegung erfolgte Planänderung wurde entsprechend der Vorschrift des § 73 Abs. 8 VwVfG durchgeführt.

#### **4. Verfahrenseinwendungen**

- Keine -

## **II. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **1. Planungsziel**

Planungsziel ist der Neubau der S 13, Troisdorf – Bonn Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 1 (Städte St. Augustin, Troisdorf und Siegburg), km 1,458 – 3,986, Strecke 2695 Troisdorf – Bonn Oberkassel

### **2. Planrechtfertigung**

Die Planfeststellung leitet ihre Rechtfertigung nicht etwa schon aus sich selbst ab, sondern sie ist im Hinblick auf die von ihr ausgehende Einwirkung auf Rechte Dritter für die jeweilige konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig.

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachgesetzes, vernünftigerweise geboten ist.

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

Die Verdichtungsgebiete in Nordrhein-Westfalen sind durch Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet. Dadurch ist nicht nur die Umweltqualität gefährdet, sondern auch die Urbanität und Mobilität. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass

- die Umweltbelastung durch den Verkehr zu hoch ist und sogar immer noch ansteigt;
- die Rolle Deutschlands als Transitland Nr. 1 in Europa erhebliche finanzielle und ökologische Belastungen mit sich bringt,;
- die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb wesentlich davon bestimmt wird, dass die verkehrliche und ökologische Situation insbesondere in Verdichtungsgebieten verbessert wird.

Im ÖPNV –Bedarfsplan des Landes NRW aus dem Jahre 1998 ist die Maßnahme unter Punkt 3 als „Bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ aufgeführt.

Eine wesentliche Verbesserung wird durch den Ausbau des Bahnnetzes und Verbesserung der Leistungsfähigkeit für den Schnellverkehr, Güterverkehr und den Personenverkehr erreicht. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und –organisation ist Voraussetzung für die Erschließung des Raumes und die Verbindung zwischen den Orten und Regionen.

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis soll eine stufenweise Realisierung der Weiterführung der S-Bahnlinie S13 vom Flughafen Köln/Bonn über Troisdorf und Bonn-Beuel bis nach Bonn-Oberkassel, mit möglichst geringen Kosten zur Anpassung der Infrastruktur, erfolgen.

S-Bahnen sind Stadtschnellbahnen, die dem Personennahverkehr dienen und mit hierfür besonders ausgelegten Fahrzeugen befahren werden. Sie sind gekennzeichnet durch einen starren Fahrplan mit dichter Zugfolge. Aufgrund der großen Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit muss die S-Bahn in dem jeweiligen Verdichtungsraum Sammelschiene des öffentlichen Personennahverkehrs sein.

Die neue ca. 13,0 km lange elektrifizierte S-Bahnstrecke zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel soll auf eigenem Gleiskörper östlich/bergseitig der Gleise der rechten Rheinstrecke (Strecke Nr. 2324) geführt werden. Vorrangiges Ziel ist hierbei beide Strecken möglichst gebündelt zu führen und dabei die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

### **3. Materielle rechtliche Einwendungen und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit**

#### **3.1 Bezirksregierung Köln, Dezernat 51 Höhere Landschaftsbehörde**

Einwendung:

Bezirksregierung Köln vom 26.03.2004 – 51.1-9.1.2 und vom 11.11.2008 – 51.1-9.1.2-SU/BN

Gegenäußerung der DB AG vom 23.05.2005 und vom 19.11.2008

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken der Höheren Landschaftsbehörde weitestgehend ausgeräumt. Im Übrigen bezieht sich die Höhere Landschaftsbehörde auf die Einwendungen des Rhein-Sieg-Kreises. Es wird deshalb an dieser Stelle auf die Entscheidung zur Einwendung des Rhein-Sieg-Kreises unter laufender Nummer 3.5 hingewiesen. Bezüglich der Nebenbestimmungen wird auf die Nummern 4.1, 4.2, 4.4., 4.14 und 4.23 hingewiesen. Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

3.2 Bezirksregierung Köln, Dezernat 53  
Verkehr

Einwendung:

Bezirksregierung Köln vom 16.02.2004 – 53.1.10.9-165/04, vom 07.05.2007 – 65.1.10.9-165/04 und vom 30.05.2008-(25) 65.1.10.9-264/08

Gegenäußerung der DB AG vom 23.05.2005 und vom 26.08.2008

Entscheidung:

Vor Baubeginn sind die erforderlichen Umleitstrecken mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und der Kreispolizei abzustimmen. Die Einwendungen und Bedenken werden, somit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

3.3 Stadt Troisdorf

Einwendung:

Stadt Troisdorf vom 05.03.2004 – 61-Chr/Ja, RA Lenz&Johlen vom 18.02.2004 – 02337/0311/11, vom 22.05.2007 – 61-Chr/Ja und vom 16.06.2008 – 61-Chr/Ja

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, 12.07.2007 und vom 26.08.2008

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken der Stadt Troisdorf weitestgehend ausgeräumt. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen Nr. 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.7, 4.9, 4.17, 4.21 und 4.23 hingewiesen. Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

3.4 Stadt Sankt Augustin

Einwendung:

Stadt Sankt Augustin vom 25.03.2004–6/10-MH, RA Lenz&Johlen vom 18.02.2004 – 02337/0311/11, vom 24.05.2007 – 6/10-MH und vom 18.06.2008 – 6/10-MH

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, vom 12.07.2007 und vom 26.08.2008

Entscheidung:

Es wird auf die Entscheidung zu laufender Nummer 3.3 (Stadt Troisdorf) hingewiesen. Bezüglich des besonders überwachten Gleises wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.20 und 4.22 hingewiesen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

### 3.5 Rhein-Sieg-Kreis

Einwendung:

Rhein-Sieg-Kreis vom 29.03.2004–61.3, RA Lenz&Johlen vom 18.02.2004 – 02337/0311/11, vom 23.06.2005 – 61.3, vom 06.06.2007 – 61.3, vom 14.07.2008 – 61.1 vom 27.01.2009 – 61.1

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, 12.07.2007, 26.08.2008.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken des Rhein-Sieg-Kreises weitestgehend ausgeräumt. Es wird auf die Nebenbestimmungen Nr. 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.12, 4.13, 4.14, 4.20, 4.23, 4.24 hingewiesen. Außerdem wird auf die Entscheidungen zu den Einwendungen der Städte Troisdorf und Sankt Augustin Bezug genommen.

Der Einbau von Recyclingbaustoffen hat in enger Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Sieg-Kreises zu erfolgen. Die gesetzlichen Grundlagen, gerade auch im Hinblick auf Schutzgebiete, sind dabei einzuhalten.

Sollten entgegen der derzeitigen Einschätzung doch mehr Baumfällungen im Altbestand notwendig werden, so ist in enger Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises eine Erhaltung der Nisthöhlen vorzusehen.

### 3.6 Staatliches Umweltamt Köln (heute BR Köln und Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 Wasserwirtschaft)

Einwendung:

Dez. 54 vom 11.03.2004, StUA Köln vom 08.03.2004 53.1-8.2(SU)4, 54.D.53.1-8.2 (SU)4 vom 09.05.2007, und vom 30.06.2008

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, 12.07.2007, 26.08.2008.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken der Oberen Wasserbehörde und des Staatlichen Umweltamtes weitestgehend ausgeräumt. Bezüglich der Nebenbestimmungen wird auf die Nr. 4.23 und 4.24 hingewiesen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

### 3.7 BUND/NABU/Landesbüro der Naturschutzverbände

Einwendung:

BUND RSK vom 05.03.2004, vom 10.03.2004, vom 15.09.2005, vom 01.05.2007, vom 01.10.2007, vom 10.01.2008, NABU Rhein-Sieg RSK 30-1.04 DB ohne Datum (Eingang 08.03.2004) vom 17.06.2008 RSK 30.01.04 DB/5.08 vom 02.03.2009.

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, vom 12.07.2007, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken weitestgehend ausgeräumt.

Weiterhin wird auf die Entscheidungen zu den Einwendungen der Bezirksregierung Köln Dezernat, 51, Stadt Troisdorf, Stadt Sankt Augustin, Dezernat 54 Bezirksregierung Köln und des Rhein-Sieg-Kreises hingewiesen.

Bezüglich der Baustraßenführung wird festgelegt, dass der Eingriff auf das unbedingt Notwendige beschränkt werden muss. Dies hat in enger Abstimmung zwischen Rhein-Sieg-Kreis, Straßenverkehrsbehörde, Stadt Troisdorf und Stadt Sankt Augustin zu erfolgen.

Bezüglich der Amphibien wie Kreuzkröte, Kammmolch und Zauneidechse wird festgelegt, dass die Bestände im Baubereich zu ermitteln sind und entsprechende Maßnahmen zum Schutz dieser Arten, sofern vorhanden, getroffen werden müssen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

Soweit unzureichende Maßnahmen zur Entsiegelung gerügt werden ist festzuhalten, dass das Maßnahmenkonzept vollständig zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt auch unter dem Teilaspekt des Bodenschutzes führt. Weitergehende durchführbare Maßnahmen zur Entsiegelung sind nicht erkennbar.

Die Wegführung in der Siegaue wurde mit dem LPB zur NBS Köln-Rhein/Main nach Abwägung verschiedener Belange festgesetzt und steht in vorliegenden Verfahren nicht zur Disposition.

### 3.8 Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten Nordrhein-Westfalen

Einwendung:

LÖBF NRW vom 09.03.2004-32-6416/Sch/P, LANUV NRW vom 24.05.2007-22-64-272/P, LANUV vom 03.07.2008-22-64-312/P.

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005, vom 12.07.2007, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken weitestgehend ausgeräumt.

Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung Nr. 4.25 hingewiesen. Gleichzeitig weist die Planfeststellungsbehörde auf die Entscheidungen zu den Einwendungen der Bezirksregierung Köln Dez. 54, Stadt Troisdorf, Stadt Sankt Augustin und Rhein-Sieg-Kreis hin.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

### 3.9 Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege

Einwendung:

Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege vom 22.03.2004 – 333.45-600.14/00-001, vom 31.03.2003-333.45-600.14/00-001.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:

Bezüglich der Meldepflicht nach §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz wird auf die Nebenbestimmung Nr. 4.26 hingewiesen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

### 3.10 Landesbetrieb Straßenbau NRW

Einwendung:

Landesbetrieb Straßenbau vom 05.03.2004 – 4200.2310-Ldt-642-81-2.1-332, vom 14.05.2007-42/40.400/2.10.07.28/L332a, vom 10.06.2008-20601/40.400/2.10.07.20/A59/A560, Ergebnisprotokoll Abstimmungsgespräch 15.09.2006.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, 26.08.2008.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken wurden durch die Gegenäußerung und die Deckblattplanung weitestgehend ausgeräumt.

Bezüglich der Nebenbestimmungen wird auf die Nr. 4.27 und Nr. 4.28 hingewiesen. Bezüglich der L332 (Willy-Brandt-Ring) sind die Bedenken damit als erledigt zu betrachten. Die Ausführungsplanung ist dem Landesbetrieb rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Bezüglich der BAB A560 wird festgelegt dass die Gesamtbreite der Fahrspuren während des Bauablaufs eine Breite von 12,75 Meter betragen muss. Auch hier ist die Ausführungsplanung einvernehmlich mit dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen.

Die Einwendungen und Bedenken werden soweit ihnen nicht entsprochen worden ist zurückgewiesen.

### 3.11 Landesbetrieb Straßenbau Niederlassung Köln

Einwendung:

Landesbetrieb vom 25.02.2004 – 560-23.10/Fuh-Plafe-1-S13

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) und der Nebenbestimmungen sind die Einwendungen und Bedenken weitestgehend ausgeräumt.

Bezüglich der Breite der BAB A560 während des Bauablaufs wird auf die Entscheidung zu laufender Nummer 3.10 (Landesbetrieb) hingewiesen.

Auf das Ergebnisprotokoll vom 28.05.2003 und die allgemeinen Forderungen des Landesbetriebes (Bestandteil des Schreibens vom 25.02.2004) wird hingewiesen. Die Forderungen aus dem Ergebnisprotokoll und dem Merkblatt Allgemeine Forderungen sind durch den Antragsteller nachzukommen.

### 3.12 Kreisbauernschaft Siegburg e.V.

Einwendung:

Kreisbauernschaft vom 08.03.2004 und vom 24.05.2007

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005 und vom 12.07.2007.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Deckblattplanung weitestgehend ausgeräumt.

Bezüglich der Nebenbestimmungen wird auf die Nummer 4.29 hingewiesen. Des Weiteren wird festgestellt, dass die Durchfahrtshöhe des vorhandenen Wirtschaftsweges 3,34 Meter beträgt. Diese Durchfahrtshöhe wird durch die Neuplanung nicht verändert.

Die Einwendungen und Bedenken werden deshalb zu diesem Punkt zurückgewiesen.



3.13 Staatliches Forstamt Eitorf.

Einwendung:  
Staatliches Forstamt vom 23.01.2004-25-03-12.00

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:  
Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Gegenäußerung ausgeräumt.  
Das Forstvermehrungsgesetz (FoVG) ist durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

3.14 Geologischer Dienst NRW

Einwendung:  
Geologischer Dienst vom 12.02.2004-31.30/182/2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:  
Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Gegenäußerung ausgeräumt.  
Entsprechende Baugrundgutachten sind Grundlage der Planung.

3.15 Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin

Einwendung:  
WVG vom 20.02.2004-Herr Sedlag

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:  
Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Gegenäußerung ausgeräumt.

3.16 Wahnbachtalsperrenverband

Einwendung:  
WTV vom 02.02.2004-990-00/10Schw/Ho, vom 25.06.2008 – Kr/Sch.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 26.08.2008.

Entscheidung:  
Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Nebenbestimmungen Nr. 4.30 und die Gegenäußerung der DBAG ausgeräumt. Die Antragstellerin hat rechtzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Wahnbachtalsperrenverband zu führen.

3.17 Landeseisenbahnaufsicht

Einwendung:  
LEA vom 03.03.2004 –LfB 60274Ap0184000 und vom 18.05.2007 – 60274 Ap0184000.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Nebenbestimmungen Nr. 4.31 und die Gegenäußerung der DBAG ausgeräumt.

### 3.18 Bundeseisenbahnvermögen

Einwendung:

BEV vom 04.03.2004 –2501La, vom 10.05.2007-25.01La/Ler Troisdorf S13, vom 08.07.2008-2501La/Ler Troisdorf S13 .

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, 12.07.2007, 26.08.2008.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken werden zurückgewiesen.

Begründung:

Aufgrund der vorgelegten Deckblattplanung wird im Bereich des Eisenbahnsportvereins keine Änderung der Böschung gegenüber dem Bestand erforderlich sein. Auch ist keine vorübergehende Inanspruchnahme notwendig.

Sie kann damit auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sein. Sollte ein Konflikt zwischen Bestandsnetz und Anlagen des Bundeseisenbahnvermögens vorliegen, so ist diese Planung nicht ursächlich für diesen Zustand.

### 3.19 Stadtwerke Troisdorf GmbH

Einwendung:

Stadtwerke Troisdorf vom 05.03.2004-NP/tr, vom 10.04.2007-NP/tr und vom 04.04.2008 TP/tr.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 12.07.2007, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Aufgrund der Deckblattplanung (1. und 2. Deckblatt) sind die Einwendungen und Bedenken weitestgehend ausgeräumt.

Bezüglich der Nebenbestimmung wird auf die Nummer 4.32 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Antragstellerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den Stadtwerken Troisdorf bezüglich Veränderungen an deren Leitungsnetz im Zuge der Baumaßnahme in Verbindung zu setzen.

### 3.20 Abwasserbetrieb Troisdorf

Einwendung:

Abwasserbetrieb vom 01.03.2004-Col, vom 14.05.2007-Col, vom 07.01.2009-Col, vom 13.06.2008-Col.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Bezüglich der Nebenbestimmung wird auf die Nummer 4.33 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Sollten Anlagen des Abwasserbetriebes Troisdorf durch die Baumaßnahme betroffen sein, so sind rechtzeitig entsprechende Vereinbarungen mit dem Abwasserbetrieb zu schließen.

Bezüglich des Bauwerksverzeichnisses wird auf die Beschlussunterlagen verwiesen. Die entsprechenden Bauwerksnummern wurden angepasst.

3.21 Deutsche Telekom AG

Einwendung:

Deutsche Telekom AG vom 13.02.2004 - PTI 21 PPB 4, vom 15.05.2007 – PTI 21 PUB3, vom 17.06.2008 – PTI21 PB3.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Es wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.34 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen.

Die Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG sind entsprechend zu sichern und im Falle der Verlegung sind rechtzeitig Vereinbarungen mit der Deutschen Telekom unter Einhaltung der Telekommunikationsrichtlinien abzuschließen.

3.22 Unity Media Group (vormals Ish GmbH&Co KG)

Einwendung:

Unity Media vom 04.03.2004, vom 22.05.2007, vom 28.08.2008.

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 13.10.2008.

Entscheidung:

Es wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.35 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen.

Das Bauwerksverzeichnis ist in der Beschlussunterlage entsprechend überarbeitet worden. Sollten Anlagen der Unity Media Group betroffen sein, so hat die Antragstellerin sich rechtzeitig mit der Unity Media bezüglich der Ausführungsplanung in Verbindung zu setzen.

3.23 RWE Transportnetzstrom/RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice

Einwendung:

RWE vom 30.01.2004-ETE-N-LP/4103/MU/40.099/LW, vom 20.09.2007-ERNN-H-LH/4103/MU/56.227/LW, vom 30.05.2007 – ERNN-H-LH/4103/MU/55.240/HB/LW, vom 11.06.2008 - ERNN-H-LH/4103/HB/21.657/LW

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 12.07.2007, vom 26.08.2008.

Entscheidung:

Es wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.36 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen.

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund dieser Nebenbestimmung als ausgeräumt zu betrachten.

3.24 RWE Rhein-Ruhr Netzservice

Einwendung:

RWE vom 10.03.2004-V-SP-SU/WE-ST, vom 29.05.2007-V-SP-SU/WE-ST

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 12.07.2007.

Entscheidung:

Es wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.37 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen.

Sollten Änderungen an dem Leitungsnetz der RWE Rhein Ruhr AG, Regionalzentrum Sieg notwendig sein, so hat die Antragstellerin sich rechtzeitig mit dem Netzbetreiber in Verbindung zu setzen.

3.25 Pipeline Engineering GmbH (heute E-ON Engineering GmbH)

Einwendung:

E-ON GmbH vom 25.03.2004-ELTVESNVWOOOG21.11, vom 29.05.2007-TPD/NVWOG2111, vom 09.07.2008-TPL/NVWOG21.11

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005, vom 12.07.2007, vom 13.10.2008.

Entscheidung:

Es wird auf die Nebenbestimmung Nummer 4.38 zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen.

Sollten Anlagen der E-ON Engineering durch die Maßnahme betroffen sein, so sind rechtzeitig Vereinbarungen zwischen E-ON Engineering und Antragstellerin abzuschließen. Die Richtlinien bezüglich der Leitungsverlegung des Leitungsträgers sind zu beachten.

3.26 Dynamit Nobel GmbH

Einwendung:

Dynamit Nobel GmbH vom 09.03.2004-TDUW-WA027/04, vom 25.05.2007-TDU017/07, vom 04.06.2008-W-WA021/08

Gegenäußerung der DBAG vom 11.06.2008.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin als erledigt zu betrachten.

3.27 Sieg Fischerei-Genossenschaft Hennef

Einwendung:

Sieg Fischerei vom 02.04.2004-TH-1 vom 29.05.2007-TH-2

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005.

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind durch die Gegenäußerung der Antragstellerin ausgeräumt.

3.28 Maschinenbau- und Metall- Berufsgenossenschaft

Einwendung:

MMBG vom 22.04.2004-M22/306100HR-LI, vom 23.04.2007-M22/306100-0

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin als ausgeräumt zu betrachten.

3.29 Corus Mannstaedt-Werke GmbH&Co.KG

Einwendung:

Corus vom 29.03.2004-TP-M/VO, vom 22.05.2007-

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin als ausgeräumt zu betrachten.

3.30 Stadtwerke Köln GmbH

Einwendung:

Stadtwerke Köln vom 12.06.2008-SWK61-118/03/08

Gegenäußerung der DBAG vom 26.08.2008

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken sind aufgrund der Gegenäußerung der Antragstellerin als ausgeräumt zu betrachten.

3.31 Privater P1

Einwendung:

P1 vom 24.02.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

**Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstück 331 erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme von 355 m<sup>2</sup>. Diese Inanspruchnahme ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst.

Diese beanspruchte Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität soweit wie möglich zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Im übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Entsprechende Abstimmungen sind mit dem Eigentümer rechtzeitig durchzuführen. Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen.

3.32 Private P2 und P3

Einwendung:

P2 und P3 vom 07.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert.

In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist im vorliegenden Fall ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbinder des Elements zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen. Hierbei ist nach den einschlägigen Bestimmungen, ein Brückenzuschlag von 3dB zu berücksichtigen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560, sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegaue und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse) vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.



Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

### 3.33 Privater P4

Einwendung:  
P4 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahnlinie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert.

In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist im vorliegenden Fall ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhangs II der FFH-Richtlinie. Auf

diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen. Hierbei ist nach den einschlägigen Bestimmungen, ein Brückenzuschlag von 3dB zu berücksichtigen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeföhrung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3.Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegaunen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse er-

forderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

### 3.34 Private P5 und P6

Einwendung:  
P5 und P6 vom 05.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

Die Einwendungen und Bedenken richten sich gegen den Planfeststellungsabschnitt 2 (Sankt Augustin) der nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Die Einwendungen und Bedenken werden deshalb hier zurückgewiesen und im PFA 2 behandelt.

### 3.35 Privater P7

Einwendung:  
P7 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

## Schall

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### 3.36 Privater P8

Einwendung:  
P8 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und abgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Kein Bedarf**

Im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) aus dem Jahre 1998 ist die Maßnahme unter Punkt 3 als „Bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ aufgeführt.

Die wesentlichen Kernaussagen für einen gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finden sich ebenfalls im Landesentwicklungsplan NRW wieder. Folgende Punkte sind hierbei hervorzuheben:

- Stärkung der Verkehrsträger mit hoher Transportleistung
- Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und –organisation als Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Erschließung des Raumes
- umweltverträgliche Weiterentwicklung aller Elemente der Verkehrsinfrastruktur,
- Vorrang für den Erhalt und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehrs (SBNV).

In der Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Teilabschnitt Region Bonn (Kreisfreie Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) bzw. der Stadt Bonn sind die grundsätzlichen Zielsetzungen und Argumente einer Verbesserung des schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit aufgeführt.

Die Gebietsentwicklungspläne legen auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplanes (LEP) die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung der Regierungsbezirke und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest.

Darunter fällt unter anderem auch der S-Bahn-Ausbau bzw. die Erweiterung bestehender Strecken im Raum Bonn und Rhein-Sieg. Die vorhandene Strecke Nr. 2324 ist im Planteil des GEP als Bestand- und Bedarfsplanmaßnahme für „Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr“ und sonstigen großräumigen Verkehr (S-Bahn)“ dargestellt.

Weiterhin ist eine S-Bahnmäßige Verknüpfung der Städte Köln und Bonn mit dem Köln-Bonner Flughafen „Konrad Adenauer“ ein wesentlicher Bestandteil der im Zuge des Umzuges des Parlaments von Bonn nach Berlin geschlossenen Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn vom 29. Juni 1994

### 3.37 Privater P9

Einwendung:  
P9 vom 08.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Art



der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird, stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert.

In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist vorliegenden Fall ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen. Hierbei ist nach den einschlägigen Bestimmungen, ein Brückenzuschlag von 3dB zu berücksichtigen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegau vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Während der wenigen Tage der Überschwemmungsphasen an denen der Rad- u. Fußweg nicht benutzbar ist, ist ein Umweg über die Siegstraße für Radfahrer und Fußgänger zumutbar.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

### 3.38 Privater P10 vertreten durch RA`e Franz

Einwendung:  
P10 vom 14.04.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

Es wird darauf hingewiesen, dass die RA`e Franz fristgerecht Einwendungen erhoben haben. Diese Einwendungen wurden jedoch nicht fristgemäß begründet. Die Begründung der Einwendungen ist erst am 11.06.2004 bei der Stadt Troisdorf eingegangen und somit ist sie verfristet und die Einwendungen präkludiert.

Dennoch wird Folgendes zur Information ausgeführt:

#### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 16, Flurstück 312 erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme von 130 m<sup>2</sup>. Diese Inanspruchnahme ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst.

Diese beanspruchte Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Im übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen.

### 3.39 Privater P11

Einwendung:  
P11 vom 26.02.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstücke 878 und 876 erfolgt ein Erwerb von 427 m<sup>2</sup> für die Maßnahme selbst. Diese Inanspruchnahme und der damit verbundene Erwerb ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst.

Weiter erfolgt eine vorübergehende Inanspruchnahme von 204 m<sup>2</sup> für die Durchführung der Baumaßnahme für einen begrenzten Zeitraum. Diese Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Die Vorhabenträgerin und die Private P11 haben unter dem 18. Dezember 2006 einen notariellen Vertrag über den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme sowie weitere offene Fragen geschlossen. In diesem Vertrag wurde ein Kaufpreis sowie eine Entschädigungszahlung für verschiedene Flächen und die Beeinträchtigungen vereinbart. Des Weiteren hat die Private P11 unter Punkt D erklärt alle Einwendungen gegen das Vorhaben „Ausbau S13“ hiermit zurückzunehmen.

Im Übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen.

#### 3.40 Private P12 und P13

Einwendung:

P12 und P13 vom 04.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

Die Schallschutzwände werden schallabsorbierend zur K29 ausgeführt. Pegelerhöhungen sind daher durch Reflektionen des Straßenverkehrslärms nicht gegeben. Ergänzende Lärmschutzwände sind nicht erforderlich.

Allgemein ist zum Thema Schall Folgendes auszuführen:

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die

Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbücke mit der vorhandenen Siegbücke aus Platzgründen nicht möglich.

### 3.41 Privater P14

Einwendung:  
P14 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich

der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1.

bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

#### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Ein geforderter kompletter Neubau der Siegbrücke scheidet aus betrieblichen sowie Kostengründen aus, vor allem da ein solcher keine ausschlaggebenden Vorteile gegenüber der geänderten Planung, also der Bündelungslösung mehr aufweist (vergleiche oben).

Die geforderte Lärmschutzwand von der BAB-Unterführung bis zur Brücke „Auf der Mirz“ ist Gegenstand der Planfeststellung.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

#### Erschütterung

Die Erschütterungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu minimieren. Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 können nur als Berechnungsgrundlage zur Anwendung kommen.

Da das Ausmaß der Erschütterungseinwirkungen nicht mit Genauigkeit zu ermitteln ist, sind Beweissicherungsmessungen durchzuführen, die Grundlage für die eventuelle Erforderlichkeit späterer Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen sein werden.

Die repräsentativen Meßpunkte werden vom Vorhabenträger festgelegt.

Wird vom Einwender die Messung an seinem Gebäude verlangt, so hat der Vorhabenträger dem nachzukommen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

Unter Zugrundelegung des Ergänzungsgutachtens zum Erschütterungsschutz vom 03.09.2009 ist festzustellen, dass Minderungsmaßnahmen am Oberbau nicht angeordnet werden können. Die Unterschottermatten und das „System Grötz“ verursachen mehr Betroffenheiten anstatt weniger. Lediglich das Masse-Feder-System“ bewirkt rechnerisch eine Abnahme der Erschütterungswirkungen. Allerdings sind die Kosten je Gebäude im Bereich I mit 116000 Euro und im Bereich II mit 120000 Euro je potenziell betroffenem Gebäude unverhältnismäßig hoch; diese Relation verschlechtert sich noch, da anzunehmen ist, dass bei weitem nicht für jedes potentiell betroffene Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Mass-Feder-System im Oberbau nicht erprobt ist und keine Zulassung besitzt, also keinesfalls Stand der Technik ist.

Hieran müssen sich die möglichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S.2, 3VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG aber ausrichten.

Im Fall der Feststellung der Notwendigkeit späterer Schutzvorkehrungen hat die Antragstellerin unverzüglich ein Planergänzungsverfahren unter Vorlage geeigneter Unterlagen mit dem Ziel zu beantragen, die Erhöhung der Erschütterungswirkungen an den betroffenen Gebäuden auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Sollte die Reduzierung der Erschütterungsimissionen auf ein zumutbares Maß nicht möglich sein, so steht den Einwendern eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

#### 3.42 Privater P15

Einwendung:  
P15 vom 11.02.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

#### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstücke 1094 und 1096 erfolgt ein Erwerb von 197m<sup>2</sup> für die Maßnahme selbst. Diese Inanspruchnahme und



der damit verbundene Erwerb ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst, da die neue Trasse der S13 neben der bestehenden Bahntrasse errichtet, die bestehende Böschung zurück gebaut und durch eine Stützwand mit aufgesetzter Schallschutzwand ersetzt wird.

Aufgrund des Baus der Stützwand können die heute vorhandenen Stellplätze nach Fertigstellung der Stützwand weiter genutzt werden.

Die weitere aber nur vorübergehende Inanspruchnahme von 1519 m<sup>2</sup> für die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt lediglich für einen begrenzten Zeitraum und dies nur abschnittsweise. Es werden nur Teilbereiche der Zufahrt wegen der Bauarbeiten gesperrt und nach Abschluss der Tätigkeiten unverzüglich wieder freigegeben. Dabei soll die Zufahrt zu den Hallen während der gesamten Bauzeit entweder über die Lahn- oder die Mendener Straße möglich bleiben.

Diese beanspruchte Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Im Übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen.

### **Wertminderung**

Bezüglich der Wertminderung handelt es sich um eine subjektive Einschätzung. Somit muss diesbezüglich auf ein Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens verwiesen werden.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zu diesem Punkt zurückgewiesen.

#### 3.43 Private P16 bis P18

Einwendung:

P16 bis P18 vom 07.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die

Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Art der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahnlinie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und

Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert.

In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist vorliegendem Fall ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Sieguferwege**

Während der Überschwemmungsphasen, an wenigen Tagen im Jahr, ist ein Umweg über die östlich gelegene Siegstraße für die Radfahrer beziehungsweise Spaziergänger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die Antragstellerin hat den Bauablauf so zu gestalten, dass eine Querung der Sieg für Fuß- und Radfahrer jederzeit gewährleistet ist.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

### 3.44 Privater P19

Einwendung:  
P19 vom 10.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse) vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg - gut erreichbar.

### **PFA 2**

Im Übrigen betreffen die Einwendungen den Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin der nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Die Einwendungen und Bedenken werden deshalb in diesem Punkt hier zurückgewiesen und im Planfeststellungsbeschluss PFA 2 behandelt.

#### 3.45 Private P20 und P21

Einwendung:  
P20 und P21 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Ein-

zelfaltes auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte darauf hin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt.

Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

#### 3.46 Private P22 bis P24

Einwendung:  
P22 bis P24 vom 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen



entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen; in Kombination mit vorgesehenen Schallschutzwänden sind dies angemessene aktive Schallschutzmaßnahmen.

Die Bahntrasse rückt entgegen der Befürchtungen der Einwender nicht näher an ihr Wohnhaus heran.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vor-

handen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

Die Ermittlung der Schallimmissionen ist nach den vorgegebenen einschlägigen Regelwerken erfolgt; die einzustellenden Umstände sind bei den Berechnungen alle berücksichtigt worden.

### **Sieguferwege**

Während der Überschwemmungsphasen, an wenigen Tagen im Jahr, ist ein Umweg über die östlich gelegene Siegstraße für die Radfahrer beziehungsweise Spaziergänger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die Antragstellerin hat den Bauablauf so zu gestalten, dass eine Querung der Sieg für Fuß- und Radfahrer jederzeit gewährleistet ist.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

## 3.47 Private P25 und P26

Einwendung:  
P25 und P26 vom 04.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

In diesem Bereich wird die Lärmschutzwand beidseitig schallabsorbierend ausgeführt. Daher sind Pegelerhöhungen durch Reflektionen des Strassenverkehrs nicht gegeben und weitere Lärmschutzwände nicht erforderlich.

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-

Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

#### 3.48 Privater P27

Einwendung:  
P27 vom 19.01.2009

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die

Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Erhöhung der Schallschutzwände auf 5 m –wie sie der Einwender fordert - würde für das Haus des Einwenders keine wirksame Pegelreduzierung herbeiführen. Diese wäre nämlich geringer als 1dB(A).

### **Erschütterung**

Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung zum PFA 1, Deckblattverfahren Nr. 2, vom 12.11.2007 wird das Gebäude des Einwenders nicht von der erhöhten Erschütterungsimmissionen betroffen sein. Die vom Einwender im Bereich der Brücke Willy-Brandt-Ring geforderten Elastomermatten sind hier aufgrund der Bauweise der betroffenen Gebäude nicht zur wirkungsvollen Reduzierung der Erschütterungen geeignet.

Allgemein wird hinsichtlich der Erschütterungen bestimmt:

Die Erschütterungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu minimieren. Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 können nur als Berechnungsgrundlage zur Anwendung kommen.

Da das Ausmaß der Erschütterungseinwirkungen nicht mit Genauigkeit zu ermitteln ist, sind Beweissicherungsmessungen durchzuführen, die Grundlage für die eventuelle Erforderlichkeit späterer Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen sein werden.

Die repräsentativen Meßpunkte werden vom Vorhabenträger festgelegt.

Wird vom Einwender die Messung an seinem Gebäude verlangt, so hat der Vorhabenträger dem nachzukommen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

Unter Zugrundelegung des Ergänzungsgutachtens zum Erschütterungsschutz vom 03.09.2009 ist festzustellen, dass Minderungsmaßnahmen am Oberbau nicht angeordnet werden können. Die Unterschottermatten und das „System Grötz“ verursachen mehr Betroffenheiten anstatt weniger. Lediglich das Masse-Feder-System“ bewirkt rechnerisch eine Abnahme der Erschütterungswirkungen. Allerdings sind die Kosten je Gebäude im Bereich I mit 116000 Euro und im Bereich II mit 120000 Euro je potenziell betroffenem Gebäude unverhältnismäßig hoch; diese Relation verschlechtert sich noch, da anzunehmen ist, dass bei weitem nicht für jedes potentiell betroffene Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Mass-Feder-System im Oberbau nicht erprobt ist und keine Zulassung besitzt, also keinesfalls Stand der Technik ist.

Hieran müssen sich die möglichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S.2, 3VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG aber ausrichten.

Im Fall der Feststellung der Notwendigkeit späterer Schutzvorkehrungen hat die Antragstellerin unverzüglich ein Planergänzungsverfahren unter Vorlage geeigneter Unterlagen mit dem Ziel zu beantragen, die Erhöhung der Erschütterungswirkungen an den betroffenen Gebäuden auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Sollte die Reduzierung der Erschütterungsimmissionen auf ein zumutbares Maß nicht möglich sein, so steht den Einwendern eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

### 3.49 Private P28 und P29

Einwendung:

P28 und P29 vom 07.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen; in Kombination mit vorgesehenen Schallschutzwänden sind dies angemessene aktive Schallschutzmaßnahmen.

Die Bahntrasse rückt entgegen der Befürchtungen der Einwender nicht näher an ihr Wohnhaus heran.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wo-

bei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Sieguferwege**

Während der Überschwemmungsphasen, an wenigen Tagen im Jahr, ist ein Umweg über die östlich gelegene Siegstraße für die Radfahrer beziehungsweise Spaziergänger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die Antragstellerin hat den Bauablauf so zu gestalten, dass eine Querung der Sieg für Fuß- und Radfahrer jederzeit gewährleistet ist.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt. Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert. In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist letzten Endes ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Verschmutzung/Staub**

Staubimmissionen werden zum einen durch die zu bauenden Lärmschutzwände eingedämmt, zum anderen hat der Vorhabenträger durch geeignete Bepflanzung (Maßnahmenplan LBP) für die Minimierung der Belastung Sorge zu tragen. Darüber hinaus gehende Einwendungen werden zu diesem Punkt zurückgewiesen.

### **Erschütterung**

Der Bereich der „Von Galen-Str.“ ist erschütterungstechnisch nicht durch die Bau- maßnahme betroffen.

#### 3.50 Privater P30 und P31

Einwendung:

P30 und P31 vom 23.03.2004 bzw. 09.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstücke 873,871, 570, 571, 276 und 271 erfolgt ein Erwerb von 735 m<sup>2</sup> für die Maßnahme selbst. Diese In- anspruchnahme und der damit verbundene Erwerb ist unvermeidbar für die Maß- nahme selbst.

Weiter vorübergehende Inanspruchnahme von 441 m<sup>2</sup> für die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt für einen begrenzten Zeitraum.

Die Einwendungen haben sich dadurch erledigt, dass die Vorhabenträgerin und die Einwenderin sich in einem notariellen Kaufvertrag vom 07. August 2008 über den Erwerb der benötigten Grundstücke geeinigt haben. Auf die Regelungen des Vertra- ges zur Nutzung der Grundstücke durch die Vorhabenträgerin wird Bezug genom- men. Der Besitz geht spätestens zum 31.12.2010 über. Sollte der Kaufvertrag rück- abgewickelt werden, so steht der Einwenderin dem Grunde nach eine Entschädi- gung zu; die Höhe ist privatrechtlich oder – falls dies nicht gelingt – im Entschädi- gungsverfahren zu regeln, da auf die Grundstücke für die Durchführung des Vorha- bens nicht verzichtet werden kann.

#### 3.51 Privater P32

Einwendung:

P32 vom 08.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevöl- kerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.



Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert. In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist letzten Endes ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebiete stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke**

**ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

#### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegau vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.52 Private P33 und P34

Einwendung:  
P33 und P34 vom 08.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Art der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich

### **Sieguferwege**

Während der Überschwemmungsphasen, an wenigen Tagen im Jahr, ist ein Umweg über die östlich gelegene Siegstraße für die Radfahrer beziehungsweise Spaziergänger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die Antragstellerin hat den Bauablauf so zu gestalten, dass eine Querung der Sieg für Fuß- und Radfahrer jederzeit gewährleistet ist.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegaue und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungsstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.53 Private P35 und P36

Einwendung:  
P35 und P36 vom 08.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert. In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststel-

lungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist letzten Endes ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegaue ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegaue vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeführung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke



### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

#### 3.54 Private P37

Einwendung:  
P37 vom 07.04.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Grunderwerb**

Aufgrund der Deckblattplanung ist kein Grunderwerb mehr erforderlich.  
Eine weitere Entscheidung erübrigt sich deshalb.

### **Nutzungen**

Einschränkungen hinsichtlich der Nutzungen des Gleisanschlusses sind mit der Einwenderin vorab abzustimmen.

Die Nutzungen der Büroräume werden nicht beeinträchtigt, da in diesem Bereich Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Daher werden die Schallimmissionen geringer als derzeit.

Am Aufpunkt Robert-Müller-Platz 5 kommt es zu deutlichen Lärmpegelreduzierungen von bis zu 14 dB(A), da hier eine 4 m hohe Schallschutzwand errichtet wird.

### **26. BImSchV**

Durch die Errichtung neuer Oberleitungen in kurzer Entfernung zum Standort kommt es zu einem nicht unerheblichen elektromagnetischem Feld. Es wird der qualifizierte Nachweis zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte nach § 3 der 26. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz gefordert. Eine negative Beeinflussung der technischen Einrichtungen muss nachhaltig ausgeschlossen werden.

Physikalisch bedingt, baut sich um eine unter Spannung stehende Oberleitung (bei der DB beträgt sie 15 kV) gegenüber Schiene bzw. Erde ein **elektrisches** Feld auf. Unmittelbar unter der Oberleitung kann es bis zu etwa 2 kV/m betragen; es nimmt jedoch quadratisch mit der Entfernung ab. Das **elektrische** Feld wird durch in ihm befindliche Hindernisse (z.B. Wände, Wälle, Bewuchs) mehr oder weniger stark verzerrt. Innerhalb von Bauwerken, gleichgültig aus welchen Materialien, tritt erfahrungsgemäß eine beträchtliche Abschirmwirkung um den Faktor ca. 20 auf.

Unter diesen Gesichtspunkten kann das elektrische Feld folglich in jeder Hinsicht vernachlässigt werden. (Der Grenzwert für das elektrische Feld beträgt bei  $16^{2/3}$  Hz-Frequenz der Bahn 10 kV/m bei Dauerexposition).

Sobald ein Oberleitungssystem (bestehend aus dem Oberleitungskettenwerk als Hinleiter und den Fahrschienen als Rückleiter) stromdurchflossen ist, entsteht konzentrisch um diese Leitungskonfiguration ein magnetisches Wechselfeld mit Netzfrequenz (bei der DB mit  $16^{2/3}$  Hz). Es ist linear stromabhängig und folgt somit in gleichem Maße dem bahntypisch starken und kurzzeitigen Stromschwankungen.

Damit eine entsprechende Bewertung einer elektrifizierten Strecke vorgenommen werden kann, wird für Beeinflussungszwecke unter anderem ein streckenspezifisches, sog. Fahrstromdiagramm nach DIN VDE 0228, Teil 3, erstellt, in das die derzeitigen bzw. künftigen Betriebsparameter einfließen.

Bezogen auf den örtlichen möglichen, maximalen, kurzzeitigen Betriebsstrom (abhängig von den eingesetzten Fahrzeugen und der streckenspezifischen Höchstgeschwindigkeit) wird das magnetische Feld in einem universell verwendbaren Isolinien-Diagramm dargestellt, da daraus alle Näherungen abgelesen werden können.

### **Auswirkungen auf Personen**

(unter Berücksichtigung besonders schutzbedürftiger Personen)

Ein Vergleich mit den empfohlenen bzw. in einer Verordnung zum BImSchG festgelegten Grenzwerten zeigt, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung – auch auf stark frequentierten Strecken – die Grenzwerte deutlich unterschritten bleiben. Durch die quadratische, entfernungsabhängige Abnahme sind in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke die magnetischen Felder (selbst die kurzzeitigen Spit-

zenwerte) schon so stark abgesunken, dass sie nicht einmal für schutzbedürftige Personengruppen (z.B. HSM-Träger) eine Beeinträchtigung darstellen.

Bis zu empfohlenen bzw. in einer Verordnung festgelegten Vorsorgegrenzwerten (die sogar für Dauereexposition gelten!) ergeben sich nochmals hohe zusätzliche Sicherheitsfaktoren. (Anmerkung: Der Grenzwert für das magnetische Feld beträgt beim  $16^{2/3}$  Hz-System der Bahn  $240 \text{ A/m} \triangleq 300 \mu\text{T}$  bei Dauereexposition;  $480 \text{ A/m} \triangleq 600 \mu\text{T}$  bei Kurzzeitexposition in Summe bis zu 1,2 h/Tag).

Nach dem heutigen internationalen, medizinisch /wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist deshalb eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch magnetische Felder dieser Größenanordnung nicht zu befürchten.

Auch Mindestabstände zur Oberleitung stehen deshalb nicht zur Diskussion!

### **Auswirkungen auf Sachgüter**

Ebenfalls physikalisch bedingt, können magnetische Felder den Kathodenstrahl einer Bildröhre (insbesondere eines Monitors) sowie medizinische Diagnosegeräte (z.B. EEG/EKG) beeinflussen.

Da am Bahnstromversorgungssystem bzw. an der Leitungsgeometrie keine Vorkehrungen getroffen werden können, sind technische Abhilfemaßnahmen nur beim Beeinflussten möglich; hierzu ist die Nebenbestimmung 4.40 ergangen.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

#### 3.55 Privater P38

Einwendung:  
P38 vom 06.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegau vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar

#### 3.56 Privater P39 (siehe auch P 642)

Einwendung:  
Gegenäußerung der DBAG vom 22.05.2005

Entscheidung:

### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstücke 943 erfolgt ein Erwerb von 102 m<sup>2</sup> für die Maßnahme selbst. Diese Inanspruchnahme und der damit verbundene Erwerb ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst.

Weiter vorübergehende Inanspruchnahme von 25m<sup>2</sup> für die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt für einen begrenzten Zeitraum. Diese beanspruchte Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Im übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Der Erhalt des Sauerkirschbaums ist nicht möglich, da er auf der zu erwerbenden Fläche steht, die der Erweiterung der Eisenbahnbetriebsanlagen dient.

Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen.

#### 3.57 Privater P40

Einwendung:

P40 vom 07.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte darauf-

hin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Naturschutz**

Die in den Planfeststellungsunterlagen (1. und 2. Deckblatt) dargestellte geänderte Lösung, d.h. komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen und der Lage der neuen Siegbrücke die jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke geführt wird stellt die umweltverträglichste Variante dar. Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt. Dies ist Ergebnis einer ergänzten Variantenuntersuchung, in der auch die Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsstudie sowie einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (beides Anlagen der Planfeststellung) Berücksichtigung fanden. Bei diesen Untersuchungen wurden unter anderem auch die Aspekte des Lärmschutzes sowie des Landschaftsbildes betrachtet. Die hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft unverträglichsten Varianten (Tunnellösung, Westvariante) wurden im Vorfeld aus den weiteren Planungen ausgeklammert. In der Gesamtbewertung unter Berücksichtigung bautechnischer Zwangspunkte, betrieblicher Belange und nicht zuletzt wirtschaftlicher Gesichtspunkte wurde schließlich die Variante 5 als Vorzugslösung in das Verfahren eingebracht. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens hatte weder der Landschaftsplan-Entwurf Nr. 7 des Rhein-Sieg-Kreises noch das darin ausgewiesene Naturschutzgebiet rechtskräftigen Charakter. Unter Betrachtung des Status-Quo und der tatsächlichen ökologischen Wertigkeiten der betroffenen Flächen im Bereich der geplanten Siegquerung sind alle vier im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie und der UVS untersuchten Varianten bei Umsetzung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen und landschaftspflegeri-

schen Ausgleichsmaßnahmen als umweltverträglich zu bewerten. Die unterschiedlichen bau- und anlagebedingten Eingriffsintensitäten der vier Varianten wurden in den genannten Gutachten dargestellt. Die Entscheidung für eine Vorzugslösung ist letzten Endes ein Gesamtabwägungsprozess, in dem die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht allein ausschlaggebend sind. Der hier zu betrachtende Siegquerungsbereich weist bereits Störungen und Vorbelastungen des Landschaftsbildes und des Naturhaushalts auf und weist, isoliert betrachtet, sicher nicht die Kriterien für eine Naturschutzgebietsausweisung auf. Verbindendes Element zwischen den Lebensräumen im Gesamtgefüge der Siegauen ist hier die Sieg selbst als Lebensraum des Anhang I der FFH-Richtlinie mit dem Vorkommen von Fisch- und Rundmaularten des Anhanges II der FFH-Richtlinie. Auf diese besondere Empfindlichkeit wurde in den Untersuchungen zur S13 ausführlich eingegangen und es wurden auch für die Variante 5 Maßnahmen entwickelt, die mit den Schutz- und Erhaltungszielen der gemeldeten FFH-Gebiete Sieg und Siegauen vereinbar sind.

In Bezug auf den Schutz der Betroffenen vor Verkehrslärm, wird der Bau der S 13 als wesentliche Änderung eines vorhandenen Verkehrsweges betrachtet. Damit ergibt sich, dass der rechtliche Anspruch der Betroffenen auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu prüfen und entsprechend den darin genannten Grenzwerten zu gewähren ist. Bei der Berechnung der Lärmemissionen wurde somit die vorhandene Güterverkehrsstrecke und damit auch die vorhandene Brücke über die Sieg in die Schallberechnungen mit einbezogen.

Da die vorhandene Brücke noch eine Mindestrestnutzungsdauer von ca. 40 Jahren hat, ist ein Abriss der Brücke weder aus Leistungsfähigkeits- (Erhöhung der Lasten oder der Geschwindigkeiten) noch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu vertreten.

In der dargestellten Lösung wurde unter Einbeziehung des vorhandenen Fuß- und Radweges auf der jetzigen Siegbrücke die Wegeföhrung derart angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des FFH—Gebietes bzw. des zukünftigen Naturschutzgebietes stattfinden.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.



Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.58 Private P41 bis P81

Einwendung:  
P41 bis P81 vom 07.03.2004

Gegenäußerung der DBAG vom 23.05.2005

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

#### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen, die den PFA 1 betreffen, wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.59 Private P82 bis P157

Einwendung:  
P82 bis P157 vom 10.03.2004

Gegenäußerung der DBAG ohne

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung be-

antragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt. Dabei liegt die neue Siegbrücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbrücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegauen und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse) vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbrücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch

auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbrücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbrücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.60 Private P158 bis P640

Einwendung:  
P158 bis P640 vom (verschiedene Daten)

Gegenäußerung der DBAG vom (ohne Datum)

Entscheidung:

#### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20 verwiesen.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die

Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu. Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen. Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Siegbrücke**

Aufgrund von Einwendungen beteiligter TÖB und Privater wurde die Planung bzgl. des 3. Gleises über die Siegbrücke grundlegend überarbeitet und im Rahmen des 1. bzw. 2. Deckblattverfahrens Grundlage des nunmehr vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses.

Im Einzelnen sind dies:

- Komplette Neutrassierung von km 2,69 bis km 3,986 einschließlich der Anpassung der Entwässerung sowie der Wegebeziehungen. **Die Lage der neuen Siegbrücke ist jetzt flussabwärts in unmittelbarer Bündelung mit der vorhandenen Siegbrücke.** Auf dieser Brücke wird zukünftig der Güterverkehr Richtung Süden geführt. Die neue S-Bahn-Linie wird über den östlichen Überbau der vorhandenen Siegbrücke geführt.

- Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen an den Überbauten der vorhandenen Siegbrücke mittels elastischer Schienenlager sowie einer zusätzlichen Schallschutzwand auf der westlichen Seite der neuen Stahlbetonbrücke

### Variante 5(8) – eingleisige Erweiterung / westlich des Bestandes

In dieser Variante wird die neue Gleistrasse westlich der Strecke 2324 geführt.

Dabei liegt die neue Siegbücke so nah wie möglich am jetzigen Richtungsgleis Bonn-Troisdorf, so dass eine engstmögliche Bündelung der drei Gleise bei Erhaltung der bestehenden Siegbücke vorliegt.

Die beiden Straßenüberführungen Mendener Straße und BAB 560 sind durch größere Bauwerke an gleicher Stelle zu ersetzen.

Der Eingriff in den empfindlichen Bereich der Siegaue und der bauzeitliche Flächenbedarf in diesem Bereich sind geringer als bei den übrigen Untersuchungsvarianten. Die untersuchten Varianten 1, 2 und 5 sind mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Siegaue vereinbar, wobei die Variante 2c baubedingt günstiger zu bewerten ist. Hinsichtlich des Landschaftsbildes sind die Varianten 1 und 5 günstiger zu bewerten. Da jedoch bei der Variante 1 eine Verlegung der Gasleitungstrasse erforderlich ist, wird aus Sicht der Eingriffe in Natur und Landschaft insgesamt die Variante 5 empfohlen.

Bei der Vorzugsvariante wird eine Beeinträchtigung der FFH-Verträglichkeit (Erhaltung des FFH-Gebietes aufgrund der baubedingten Verlegung der Gasleitungstrasse vermieden.

Durch den Einbau der elastischen Schienenaufleger an der vorhandenen Siegbücke (Stahlkonstruktion) sowie Berücksichtigung eines 2,60 m hohen Schallschutzes auf dem neuen Brückenüberbau wird die Anzahl der Wohneinheiten, die Anspruch auf passiven Schallschutz haben, gegenüber der Variante 2 auf ein Minimum reduziert.

Die Bauzeit für die neue Siegbücke und die damit verbundenen bauzeitlichen Eingriffe sind nur unwesentlich länger als bei der Planfeststellungsvariante 2.

Das gilt auch für die neue Straßenüberführung der Autobahn A 560. Mit Wegfall einer kompletten Bauphase werden die erheblichen Eingriffe in den Straßenverkehr gegenüber der Variante 4 minimiert.

Insgesamt wird bei der Variante 5 die geringste Flächeninanspruchnahme erreicht.

Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben fast in Gänze erhalten.

Die Bauverfahren der Varianten sind erheblich aufwendiger und weisen somit ein finanzielles und zeitliches Risikopotential auf.

Den Einwendungen wurde damit weitestgehend Rechnung getragen. Soweit dies nicht der Fall ist, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Der vorhandene Fuß- und Radweg auf der jetzigen Siegbücke bleibt weiterhin – bis auf einen geringfügigen zumutbaren Umweg, gut erreichbar.

### 3.61 Private P641(P1, 2. Deckblatt)

Einwendung:  
P641 vom 13.06.2008

Gegenäußerung der DBAG vom 26.08.2008

Entscheidung:

Die Einwender haben erstmals im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen betreffen den Luftschall sowie Erschütterungsprobleme. Diese Auswirkungen sind nicht durch das 2. Deckblattverfahren verur-



sacht worden, sondern beruhen auf dem Ursprungsverfahren. Daher hätten diese Einwendungen bereits im Ursprungsverfahren vorgebracht werden müssen. Im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens konnten nur Einwendungen gegen die 2. Planänderung erhoben werden. Hierauf wurde in der Bekanntmachung hingewiesen. Daher sind die Einwender insoweit präkludiert. Dennoch wird zur Information Folgendes ausgeführt:

### **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu

den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

### **Erschütterung**

Die Erschütterungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu minimieren. Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 können nur als Berechnungsgrundlage zur Anwendung kommen.

Da das Ausmaß der Erschütterungseinwirkungen nicht mit Genauigkeit zu ermitteln ist, sind Beweissicherungsmessungen durchzuführen, die Grundlage für die eventuelle Erforderlichkeit späterer Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen sein werden.

Die repräsentativen Meßpunkte werden vom Vorhabenträger festgelegt.

Wird vom Einwender die Messung an seinem Gebäude verlangt, so hat der Vorhabenträger dem nachzukommen. Die vom Einwender verlangte Messung ist unter dem 29.01.2009 erfolgt.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

Unter Zugrundelegung des Ergänzungsgutachtens zum Erschütterungsschutz vom 03.09.2009 ist festzustellen, dass Minderungsmaßnahmen am Oberbau nicht angeordnet werden können. Die Unterschottermatten und das „System Grötz“ verursachen mehr Betroffenheiten anstatt weniger. Lediglich das Masse-Feder-System“ bewirkt rechnerisch eine Abnahme der Erschütterungswirkungen. Allerdings sind die Kosten je Gebäude im Bereich I mit 116000 Euro und im Bereich II mit 120000 Euro je potenziell betroffenem Gebäude unverhältnismäßig hoch; diese Relation verschlechtert sich noch, da anzunehmen ist, dass bei weitem nicht für jedes potentiell betroffene Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Mass-Feder-System im Oberbau nicht erprobt ist und keine Zulassung besitzt, also keinesfalls Stand der Technik ist.

Hieran müssen sich die möglichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S.2, 3VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG aber ausrichten.

Im Fall der Feststellung der Notwendigkeit späterer Schutzvorkehrungen hat die Antragstellerin unverzüglich ein Planergänzungsverfahren unter Vorlage geeigneter Unterlagen mit dem Ziel zu beantragen, die Erhöhung der Erschütterungswirkungen an den betroffenen Gebäuden auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Die vom Einwender verlangte Messung ist unter dem 29.01.2009 erfolgt.

Sollte die Reduzierung der Erschütterungsimissionen auf ein zumutbares Maß nicht möglich sein, so steht den Einwendern eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

### 3.62 Privater P642(P2 2. Deckblatt)

Einwendung:

P642 vom 15.06.2008

Gegenäußerung der DBAG vom 26.08.2008

Entscheidung:

### **Grunderwerb**

Bezüglich der Grundfläche Gemarkung Troisdorf, Flur 15, Flurstücke 943 erfolgt ein Erwerb von 102 m<sup>2</sup> für die Maßnahme selbst. Diese Inanspruchnahme und der damit verbundene Erwerb ist unvermeidbar für die Maßnahme selbst.

Eine Verringerung der notwendigen Fläche kommt nicht in Betracht, da der zukünftige Eisenbahnweg bis zum Gelände des darauf angewiesenen Betriebes führen muss. Seitens des Betriebes wird nicht auf eine öffentliche Andienung verzichtet.

Eine weitere vorübergehende Inanspruchnahme von 25m<sup>2</sup> für die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt für einen begrenzten Zeitraum. Diese beanspruchte Fläche ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig und in ihrer Intensität zu minimieren.

Verbleibende messbare Beeinträchtigungen werden entschädigt. Weitere Schäden, die dem Einwender durch diese Inanspruchnahme zugefügt werden, werden gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen geregelt.

Die Höhe der Entschädigung ist privatrechtlich zu vereinbaren.

Soweit über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zu erzielen ist, wird diese im enteignungsrechtlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Im übrigen wird auf die Gegenäußerung der DB AG zu den Einwendungen verwiesen.

Der Erhalt des Sauerkirschbaums ist nicht möglich, da er auf der zu erwerbenden Fläche steht, die der Erweiterung der Eisenbahnbetriebsanlagen dient. Die Andienung des Grundstückes kann während der Bauphase nicht jederzeit gewährleistet werden. Hierfür steht dem Einwender eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

Soweit die Einwendungen und Bedenken nicht durch die Gegenäußerung und durch obige Entscheidung ausgeräumt sind werden diese zurückgewiesen

## **Schall**

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurden die schalltechnischen Untersuchungen und die daraus resultierenden Schutzmaßnahmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend durchgeführt und ermittelt. Lediglich der Brückenzuschlag im Bereich der Siegbrücke wird über die normativen Regelungen hinaus zu Gunsten der Bevölkerung nicht gerechnet sondern gemessen.

Bezüglich der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch auf die Nebenbestimmung 4.20.

Zur Erläuterung:

In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen – Schallschutz in der Nähe der Immissionsorte – Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen – d.h. Schallschutz am Immissionsort – haben (§ 41 BImSchG). Dies gilt sowohl für die Tag- als auch die Nachtwerte. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind in den Plänen dargestellt.

Passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort kommen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Betracht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planfeststellungsbehörde kann auf dieser Grundlage Betroffene aufgrund der Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen gewährleistet ist. Werden die Werte überschritten, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern die Nachrüstung der gemäß 24.BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen anzubieten oder die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrswege-schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) in schutzbedürftigen Räumen

nicht erreicht werden können, so steht den Betroffenen Schadensersatz dem Grunde nach zu.

Hierfür sind privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen.

Sollten diese nicht zustande kommen, so sind die Ansprüche in Enteignungsverfahren zu regeln.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung „Abwägung aktiver/passiver Schallschutz“ vom 03.09.2009 nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist.

Jede weitere Erhöhung der Schallschutzwand trägt demnach nur unwesentlich zur Verbesserung des Schallschutzes bei und steht in einem krassen Missverhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten. Demgegenüber kann die erforderliche zusätzliche Pegelreduzierung mittels passiver Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Die Errichtung einer Mittelwand von der BAB A560 bis zum Straßenübergang „Auf der Mirz“ ist aufgrund der Bündelung der zu errichtenden Siegbrücke mit der vorhandenen Siegbrücke aus Platzgründen nicht möglich.

#### Erschütterung

Die Erschütterungen sind durch geeignete Baumaßnahmen nach dem Stand der Technik zu minimieren. Die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 können nur als Berechnungsgrundlage zur Anwendung kommen.

Da das Ausmaß der Erschütterungseinwirkungen vorab nicht mit Genauigkeit zu ermitteln ist, sind die notwendigen Beweissicherungsmessungen durchzuführen, die Grundlage für die eventuelle Erforderlichkeit späterer Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen sein werden.

Wird vom Einwender die Messung an seinem Gebäude verlangt, so hat der Vorhabenträger dem nachzukommen. Die Messung ist bereit erfolgt auf Wunsch des Einwenders.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zurückgewiesen.

Unter Zugrundelegung des Ergänzungsgutachtens zum Erschütterungsschutz vom 03.09.2009 ist festzustellen, dass Minderungsmaßnahmen am Oberbau nicht angeordnet werden können. Die Unterhalterschottermatten und das „System Grötz“ verursachen mehr Betroffenheiten anstatt weniger. Lediglich das Masse-Feder-System“ bewirkt rechnerisch eine Abnahme der Erschütterungswirkungen. Allerdings sind die Kosten je Gebäude im Bereich I mit 116000 Euro und im Bereich II mit 120000 Euro je potenziell betroffenem Gebäude unverhältnismäßig hoch; diese Relation verschlechtert sich noch, da anzunehmen ist, dass bei weitem nicht für jedes potentiell betroffene Gebäude die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Masse-Feder-System im Oberbau nicht erprobt ist und keine Zulassung besitzt, also keinesfalls Stand der Technik ist.

Hieran müssen sich die möglichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2, S.2, 3 VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG aber ausrichten.

Im Fall der Feststellung der Notwendigkeit späterer Schutzvorkehrungen hat die Antragstellerin unverzüglich ein Planergänzungsverfahren unter Vorlage geeigneter Unterlagen mit dem Ziel zu beantragen, die Erhöhung der Erschütterungswirkungen an dem betroffenen Gebäuden auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

Sollte die Reduzierung der Erschütterungsemissionen auf ein zumutbares Maß nicht möglich sein, so steht den Einwendern eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

### **Wertminderung**

Bezüglich der Wertminderung handelt es sich um eine subjektive Einschätzung. Somit muss diesbezüglich auf ein Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens verwiesen werden.

Die Einwendungen und Bedenken werden, soweit ihnen nicht entsprochen worden ist, zu diesem Punkt zurückgewiesen.

### **Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG**

Für alle Planfeststellungsabschnitte des Vorhabens S 13 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, die auch Aufschluss über die in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zu erwartenden Umweltauswirkungen gibt. Der Planfeststellungsabschnitt 1 gehört dabei durch die Querung der unter verschiedenen Umweltaspekten besonders empfindlichen Siegaue zu den sensibelsten Bereichen des Gesamtvorhabens.

Für die einzelnen Schutzgüter nach § 1 UVPG ergeben sich die nachfolgend dargestellten Umweltauswirkungen.

### **Mensch**

Die S 13 wirkt sich auf das Schutzgut Mensch insbesondere durch Lärm und Erschütterungen von Wohngebieten bzw. durch die Störung der wohnungsnahen Naherholung aus. Der Bereich ist durch die bestehende Bahnstrecke vorbelastet.

Für den Planfeststellungsabschnitt 1 wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass sich Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes in der Nacht bis zu einem Abstand von 1150 von der Bahnlinie ergeben. Zum Schutz der Wohnnutzungen werden umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen bestehend aus mehr als 3 km Schallschutzwänden mit einer Höhe von 2-4m sowie dem Besonders Überwachten Gleis auf dem gesamten Abschnitt vorgesehen. Zusätzlich wird auf beiden Gleisen der bestehenden Siegbahnbrücke eine elastische Lagerung eingebaut. Auch nach Durchführung der aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleiben Anspruchsberechtigte auf passiven Schallschutz. Hierbei wird bei der Vorzugsvariante von 2148 Anspruchsberechtigten Wohneinheiten bei Einsatz des „Besonders überwachten Gleises“ ausgegangen. Dies ergibt sich aus der vergleichenden Variantenbetrachtung, die sowohl städtebaulich, landschaftsgestalterische und wirtschaftliche Belange berücksichtigt.

Ergänzend zu den Berechnungen gemäß der 16.BImSchV erfolgte zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung, die Aufschluss über das Vorliegen gesundheitsgefährdender Schallemissionen bringen sollte. Im Ergebnis ist festzustellen, dass zwar in einigen Bereichen Immissionen von bis zu 67 dB (A) nachts erreicht werden, jedoch keine relevante Erhöhung durch das Vorhaben S 13 erfolgt. Im Gegenteil bewirken die für das vorliegende Vorhaben vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auch für die Gesamtverkehrsbelastung zu einer deutlichen Pegelminderung.

Hinsichtlich der Erschütterungen sind voraussichtlich 48 Gebäude in einer Entfernung bis zu 80m durch Erschütterungen auf der Westseite der S 13 durch eine Erhöhung der Immissionen um 25 % in Verbindung mit einer Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 betroffen. Östlich der Strecke verbessert sich die Situation durch Erschütterungen. Durch Maßnahmen am Gebäude, die mit dem vorliegenden Beschluss dem Grunde nach festgesetzt werden, lassen sich die Beeinträchtigungen auf ein hinnehmbares Maß reduzieren.

### **Tiere/ Pflanzen**

Unter dem Aspekt Tiere und Pflanzen sind zunächst Arten und Schutzgebiete anzusprechen, die auch aus europäischer Perspektive besonders schutzbedürftig sind.

Artenschutzrechtlich ist zunächst der randliche Verlust eines Jagdgebietes von Fledermäusen anzusprechen. Essentielle Quartiere, die nicht durch das Ausweichen im Umfeld kompensiert werden können, liegen nicht vor. Für die entfallenden Spalten- und Höhlenquartiere werden Fledermauskästen durch Experten angebracht. Tötungen von bei der Fällung in den Baumhöhlen befindlichen Tieren werden durch die in den Nebenbestimmungen festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Besondere Gefahrenpunkte durch die Querung der S13 von bestehenden Fledermausflugstraßen wurden nicht festgestellt.

Die Auswirkungen der Siegbrücke auf Fische wurden in der FFH-Verträglichkeitsstudie geprüft. Die zufällige Tötung einzelner Exemplare kann auch durch die als Nebenbestimmung aufgegebene Elektrofischerei vor Durchführung der Baumaßnahme nicht völlig ausgeschlossen werden. Diese sind für die Populationsentwicklung jedoch nach Auskunft der Oberen Fischereibehörde bedeutungslos. Der Verlust an potenziellen Lebensräumen ist geringfügig, kann durch Ausweichen in das Umfeld von den betroffenen Fischarten ausgeglichen werden und betrifft einen Lebensraum, dessen Strukturen sich ohnehin in einem dynamischen Umlagerungsprozess befinden.

Hinsichtlich der Artengruppe der Vögel sind durch die Gehölzrückschnitte einige gehölzbewohnende Arten durch vorübergehende Verluste ihrer Lebensräume betroffen. Die als Bautabuzonen geschützten bzw. außerhalb des Baubereichs anschließenden Gehölze bilden jedoch die Gewähr dafür, dass ein bauzeitliches Ausweichen in das Umfeld möglich ist. Die Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bieten zudem die Gewähr dafür, dass Ersatzlebensräume in überschaubaren Zeiträumen zur Verfügung gestellt werden. Avifaunistisch wertvolle Gehölzbiotope werden geschützt. Lebensräume von Wasservögeln werden nicht beeinträchtigt.

Beeinträchtigungen des Kammmolches sind auf Grund der Entfernung der bekannten Lebensräume zum Vorhaben nicht zu erwarten. Insofern ist auch die unvollständige Wiedergabe des korrekten Schutzstatus dieser Tierart irrelevant. Direkte Beeinträchtigungen der Lebensräume der nach Anhang IV Richtlinie 92/43/EWG geschützten Amphibien erfolgen nicht. Eine zusätzliche Barriere durch die S 13 entsteht nur in einem Bereich südlich der Siegaue, der nicht als wertvoller Amphibienlebensraum gilt. Verbotverletzungen sind daher ausgeschlossen.

Das Vorhaben verläuft durch die Siegaue, die als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung geschützt ist. In der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden zahlreiche Varianten untersucht. Die im Laufe des Verfahrens unter Aspekten des Schutzes der Anwohner sowie des Landschafts- und Naturschutzes entwickelte Variante 8 erwies sich dabei als verträglich. Die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes werden nicht erheblich beeinträchtigt. Insbesondere die Inanspruchnahme des Lebensraumtyps „Fließgewässer mit Unterwasservegetation durch die Brückenpfeiler sind sowohl absolut als auch im Verhältnis zur Flächengröße des Lebensraumtyps im Gebiet unerheblich.

Das Vorhaben führt zu Biotopverlusten mit einem effektiven Wertverlust von 11 ha. Betroffen sind vor allem bahnbegleitende Gehölze, Ruderalflächen, Grünlandbrachen, Fettwiesen, Feldgehölze sowie ein Pappelforst.

### **Boden**

Durch das Vorhaben werden insgesamt 1,2 ha überbaut. Durch neue Gleisanlagen ergibt sich dabei ein Totalverlust von Boden auf einer Fläche von 7970 m<sup>2</sup>. Zusätzlich sind die Bodenveränderungen durch Dämme und Einschnitte und die Überbauung mit dem Brückenbauwerk zu bilanzieren. Die Verluste betreffen überwiegend

deutlich zivilisatorisch vorbelastete Böden. Die Eingriffe in den Boden erweisen sich dabei als kompensierbar.

### **Klima/ Luft**

Bauzeitlich sind Belastungen durch Stäube zu erwarten, die jedoch zeitlich begrenzt sind. Der Verlust klimatisch wirksamer Gehölzstrukturen bewirkt keine signifikante Änderung des Lokalklimas. Besondere klimatische Funktionsräume sind nicht betroffen.

### **Wasser**

Das Vorhaben verläuft innerhalb des Wasserschutzgebiets Meindorf. Für die Versickerung des Niederschlags sind auf Grund der Bodenverhältnisse zusätzliche Maßnahmen in Form von Versickerungsmulden mit einer belebten Bodenschicht von 30 cm bzw. Sickerschächten vorgesehen, um eine quantitativ und hinsichtlich der Reinigungsleistung akzeptable Abführung des Niederschlags sicherzustellen. Eine Verschlechterung der Qualität und Quantität des Grundwassers durch das Vorhaben ist durch diese Maßnahmen ausgeschlossen. Die Notwendigkeit einer bauzeitlichen Grundwasserhaltung bei hohen Grundwasserständen ist nicht auszuschließen. Die Gründung der Brückenpfeiler in der Sieg erfolgt in Spundwandkästen, die ca. 5m unter die Gewässersohle eingelassen werden. Dauerhafte Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers der Sieg sind jedoch ausgeschlossen. Veränderungen des Wasserhaushaltes, die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zur Folge haben könnten, sind nicht erkennbar.

Der Einfluss des Brückenbauwerks auf das Überschwemmungsverhalten der Sieg wurde simuliert. Im Ergebnis zeigen sich keine signifikanten Auswirkungen.

### **Landschaft**

Hier sind insbesondere die Beeinträchtigungen innerhalb der Siegaue in den Blick zu nehmen, da hier ein Bereich mit hoher Bedeutung für die Naherholung und einem hohen landschaftsästhetischen Wert betroffen ist. In diesem Bereich wirkt die Parallelführung zur bestehenden Siegbrücke als erhebliche Eingriffsminderung. Im restlichen Streckenabschnitt verläuft die S 13 überwiegend in Dammlage und wird mit einer Lärmschutzwand von bis zu 4m Höhe begleitet, so dass hier ebenfalls eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes angenommen werden muss. Die begleitenden Gehölzbestände bleiben jedoch auf der Ostseite überwiegend erhalten und wirken sichtverschattend.

### **Kultur und Sachgüter**

Hinsichtlich dieses Schutzgutes sind vor allem Denkmäler und Bodendenkmäler zu betrachten. Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wurde zunächst vom Vorkommen archäologisch bedeutsamer Fundstätten ausgegangen, was sich jedoch durch vorgezogene Sondierungen durch das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege nicht bestätigen ließ. Allerdings ließen die baulichen Gegebenheiten, anders als in anderen Planfeststellungsabschnitten eine vorgehende Prospektion nicht zu, so dass Vorkommen letztlich nicht ausgeschlossen werden können. Durch entsprechende Nebenbestimmungen wird jedoch ggf. eine archäologische Sicherung der Funde im Bauverlauf gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen des Schutzgutes weitgehend vermieden werden können. Baudenkmäler sind im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt nicht betroffen.

Zusätzlich zu den unter den einzelnen Schutzgütern beschriebenen Wechselwirkungen sind keine entscheidungserheblichen Wechselwirkungen erkennbar.

### **Variantenuntersuchung**

Die Trassenführung im hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt war Gegenstand einer intensiven Variantendiskussion, die bis in das Planfeststellungsverfahren hinein geführt wurde und im Endergebnis zu der hier planfestgestellten, optimierten

Trasse führte. Die Auswahl erfolgt in erster Linie unter Umweltsichtspunkten. Näher untersucht wurden insbesondere die verschiedenen Möglichkeiten der Siegquerung. Die Varianten wurden auf der West- bzw. Ostseite der bestehenden Siegbrücke in unterschiedlichen Abständen verortet. Die schließlich gewählte Variante auf der Westseite in einer Entfernung von knapp sechs Metern in Verbindung mit schalltechnischen Maßnahmen an der bestehenden Brücke wurde gewählt, da sie die geringsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild der Siegau zeigt und hinsichtlich der Schallemissionen in Bezug auf nahe gelegene Wohnsiedlungen ebenfalls günstig zu beurteilen ist. Weiterhin wird mit dieser Variante die geringste Biotopfläche in Anspruch genommen. Artenschutzrechtliche Aspekte und der FFH-Gebietsschutz hatten für die Variantenauswahl im vorliegenden Fall keinen präjudizierenden Charakter, da bei keiner der näher untersuchten Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der für den Erhaltungszweck und die Schutzziele maßgeblichen Bestandteile zu erwarten waren und auch artenschutzrechtlich mangels Verbotverletzung Vorgaben für den Abwägungsprozess fehlten.

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

Die festgestellten Umweltauswirkungen werden hinsichtlich gemäß § 12 UVPG bewertet. Für die Bewertung sind insbesondere Vorgaben der umweltrechtlichen Fachgesetze maßgeblich.

### **Mensch**

Das Vorhaben erweist unter Aspekten des Immissionsschutzes als genehmigungsfähig. Die Grenzwerte der 16. BImSchV lassen sich durch aktive und passive Maßnahmen sicherstellen. Das Vorhaben führt in einer summierten Betrachtung zu keiner relevanten Erhöhung der Schallimmissionen im gesundheitsgefährdenden Bereich. Vielmehr führen die vorhabensbedingt vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Belastung der Anwohner in Bezug auf den Gesamtverkehrslärm.

Die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind als erheblich anzusehen. Nach Durchführung der mit diesem Beschluss dem Grunde nach festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen können die verbleibenden Beeinträchtigungen als hinnehmbar eingestuft werden. Insgesamt stellen die Erschütterungen- und Schallemissionen jedoch unter Umweltgesichtspunkten beim vorliegenden Vorhaben ein zentrales Thema dar.

### **Tiere/ Pflanzen**

Hinsichtlich der Fledermäuse ist unter Berücksichtigung von § 42 Abs.5 Satz 2 BNatSchG festzustellen, dass eine Verbotverletzung nicht vorliegt, da die ökologischen Funktionen der betroffenen Teilhabitate im räumlichen Umfeld weiter erfüllt werden. Hinweise auf eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos ergeben sich ebenfalls nicht. Artenschutzrechtliche Verbote sind daher hinsichtlich der Fledermäuse nicht verletzt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung und die FFH-Verträglichkeitsprüfung sehen mit der der Bauzeitenregelung, der Verhinderung einer Querungsbarriere und der Minimierung der Sedimenteinträge einen weitgehenden Schutz der Fischfauna vor. Insbesondere der Schutz wandernder Fischarten ist gewährleistet. Habitate der Mühlkoppe/ Groppe gehen in geringem Umfang verloren. Ein Ausweichen von Exemplaren in das Umfeld ist jedoch nach Darstellung des Gutachters, die von der zuständigen Fischereibehörde bestätigt wird, möglich. Der dauerhafte Verlust ist irrelevant, da sich das Gewässerbett ständig durch Geschiebeumlagerung verändert, so dass sich die Habitate der Mühlkoppe ohnehin in einem ständigen Umlagerungsprozess befinden. Um die mit dem geringfügigen Verlust der Ruhe- und Fortpflanzungsstätten verbundenen möglichen Tötungen dieser Art auf das absolut unvermeidbare Maß zu reduzieren, sehen die Umweltgutachten eine Elektrofischung vor Beginn



der Baumaßnahme vor. Damit werden Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ausgeschlossen. Nach dem Urteil des BVerwG vom 12.08.2009, Az.: 9 A 64/07 handelt es sich jedoch auch bei Entnahmen geschützter Arten aus der Natur, die zur Vermeidung von Beeinträchtigungen erfolgen, um befreiungspflichtige Verbotstatbestände. Die somit erforderliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG für die Elektrobefischung von nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG geschützten Fischarten wird hiermit erteilt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme liegen vor.

Zunächst ist vorzuschicken, dass die Erteilung der Ausnahme im vorliegenden Fall eine Vermeidungsmaßnahme betrifft, die zur Schonung der Fischarten, insbesondere der Mühlkoppe erfolgen soll. Sie erfolgt damit zunächst zum Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt im Sinne des § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG. Sie wird jedoch letztlich durch die Baumaßnahme „S 13“ verursacht, für die jedoch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses streiten. Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind nicht etwa nur solche Handlungen anzusehen, die sich als unabweisbar aufdrängen. Damit sich die Gründe gegenüber den Schutzbestimmungen des gemeinschaftsrechtlichen Naturschutzes durchsetzen können, müssen keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Bedingung ist ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (Urteil vom 27. Januar 2000 – BVerwG 4 C 2.99). Die für das Vorhaben streitenden verkehrlichen Belange überwiegen die nach Durchführung der Maßnahme verbleibenden Beeinträchtigungen der Mühlkoppe. Auf Kap. B I. 1 wird verwiesen. Zumutbare Alternativen sind ebenfalls nicht gegeben. Ein Vorhabenträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort (BVerwG 4. Senat, Urteil vom 16. März 2006, Az: 4 A 1073/04). Alle durchführbaren Varianten der S 13 benötigen Stützpfeiler in der Sieg, so dass von ihnen hinsichtlich der Fischfauna gleichwertige Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Andere zumutbare Alternativen sind nicht ersichtlich. Der Erhaltungszustand der Mühlkoppe ist nach dem Nationalen Bericht der Bundesrepublik Deutschland 2007 in der atlantischen Region günstig. Bereits ohne Elektrobefischung sind keine Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Dies gilt umso mehr nach Durchführung der Elektrobefischung.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung von § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist auch für die Artengruppe Vögel festzustellen, dass keine Verbotsverletzungen zu befürchten sind. Wertvolle Vogellebensräume werden als Bautabuzonen geschützt. Verbleibende Lebensraumverluste können durch Ausweichen im Umfeld kompensiert werden. Unter artenschutzrechtlichen Aspekten ist das vorliegende Vorhaben daher insgesamt als unbedenklich einzustufen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen für den Schutzzweck und die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben S 13 erfolgt nicht. Die in der FFH-Verträglichkeitsstudie vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen bilden die Grundlage für diese Einschätzung und bilden daher Nebenbestimmungen zum vorliegenden Planfeststellungsbeschluss.

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff im Sinne des § 4 LG NW dar. Der Eingriff ist jedoch unvermeidbar. Bereits die Trassenführung entlang einer bestehenden Bahnanlage bewirkt eine weitgehende Schonung bisher unbelasteter Bereiche des Naturhaushaltes. Zusätzlich wurde durch eine große Zahl von Vermeidungsmaßnahmen sicher gestellt, dass der Eingriff nicht mehr als unbedingt notwendig in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eingreift. Die danach verbleibenden Eingriffe erweisen sich durch die hier festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als kompensierbar. Die Voraussetzungen für die von dem vorlie-

genden Planfeststellungsbeschluss mit umfassten landschaftsrechtlichen Befreiungen hinsichtlich von Schutzgebieten und –objekten sind ebenfalls gegeben.

### **Boden**

Die Verluste des Bodens sind als erheblich zu betrachten. Die hier genehmigten Eingriffe sind kompensierbar und erreichen nach Art und Umfang eine Eingriffintensität, die bei einem Vorhaben der vorliegenden Größenordnung als unvermeidbar anzusehen ist. Durch die Führung entlang einer bestehenden Verkehrsstrasse erfolgen die Verluste in Bereichen, die keine herausragenden

Bodenfunktionen aufweisen. Die Beeinträchtigungen des Bodens sind daher insgesamt als hinnehmbar einzustufen.

### **Klima/ Luft**

Auswirkungen auf die Luftqualität sind zeitlich begrenzt. Der Verlust klimatisch wirksamer Gehölze ist ausgleichbar. Insgesamt erweisen sich die Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes als weniger gravierend.

### **Wasser**

Die Maßnahmen zur schadlosen Ableitung in das Grundwasser stellen einen erlaubnispflichtigen Eingriff in den Wasserhaushalt dar. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen indessen vor. Die Führung des Vorhabens im Wasserschutzgebiet kann durch die angeordneten Maßnahmen als unbedenklich gelten.

### **Landschaft**

Der Eingriff in das Landschaftsbild ist erheblich und betrifft auch einen Bereich mit hoher Bedeutung für die Naherholung. Allerdings wirkt die Parallelführung zur vorhandenen Trasse erheblich eingriffsmindernd, so dass nicht von einer im Verhältnis zum Umfang des Vorhabens unverhältnismäßigen Eingriff gesprochen werden kann. Die Eingriffe sind in sonstiger Weise kompensierbar.

### **Kultur und Sachgüter**

Die nicht völlig auszuschließende Notwendigkeit der Sicherung von Bodendenkmälern im Bauverlauf ist, da eine systematische vorlaufende Prospektion nicht möglich war, unvermeidlich und stellt eine im Rheintal typische Beeinträchtigung bei der Anlage von Infrastruktureinrichtungen dar. Die Voraussetzungen für eine denkmalrechtliche Befreiung sind liegen vor.

## **5. Gesamtabwägung**

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Abschluss des Anhörungsverfahrens und in Kenntnis aller vorgetragenen Anregungen und Bedenken umfassend die unterschiedlichsten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit abgewogen.

Die Planprüfung hat unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, Einwendungen, Bedenken und Anregungen und unter besondere Beachtung der gestellten Anträge ergeben, dass die beantragten Maßnahmen geeignet und geboten sind, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens entsprechenden Belange, die entgegenstehen, von dem Vorhaben berührten Belange, überwiegen. Auch sind keine geeigneten Alternativen zu dem planfestgestellten Vorhaben gegeben, um die mit dem Plan verfolgten Ziele besser oder in anderer Weise zu verwirklichen.

### **III. Kostenentscheidung**

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

### **IV. Hinweise zur Geltungsdauer des festgestellten Planes**

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von 10 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens 5 Jahre verlängert (§ 18c Nr. 1 AEG).

### **V. Freigabe des Bauvorhabens**

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, für die Freigabe des Bauvorhabens zur zweckgebundenen Nutzung die Erfüllung aller Nebenbestimmungen und Schutzauflagen dieses Beschlusses sowie alle notwendigen Zulassungen, bauaufsichtlichen Freigaben und Vereinbarungen mit Dritten dem EBA vorzulegen.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,  
Aegidiikirchplatz 5,  
48143 Münster

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für den Vorhabenträger dem der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Köln, Werkstattstraße 102, 50733 Köln) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.

Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf der Frist vorgebracht werden, können vom Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse kön-

nen sich durch eigene Beschäftigte mit zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Köln, den 08.10.2009

Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Köln  
60121/60101 Pap 292/03

Im Auftrag  
(Rudolph)