



Planfeststellungsbeschluss nach § 18 AEG

für das Vorhaben

Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel

Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin

Strecke 2695 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, km 3,983 - km 6,870

Vorhabenträger:

DB Netz AG
Regionalbereich West
Hansastraße 15
47058 Duisburg

DB Station & Service AG
Regionalbereich West
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf

vertreten durch:

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Hermann-Pünder-Straße 2
50679 Köln

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Rechtswirkungen der Planfeststellung	8
A.4	Wasserrechtliche Erlaubnis	8
A.4.1	Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen	9
A.4.2	Hinweise zum Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen	10
A.4.3	Auflagen für den Gewässerschutz während der Bauzeit und für bauzeitliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen	10
A.4.4	Hinweis zum Gewässerschutz während der Bauzeit und zu den bauzeitlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen	11
A.4.5	Rechtsbehelfsbelehrung für die wasserrechtliche Erlaubnis	11
A.5	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	12
A.5.1	Anzeigepflichten des Vorhabenträgers	12
A.5.1.1	Anzeigepflichten nach VV BAU und VV BAU-STE	12
A.5.1.2	Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens	12
A.5.1.3	Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung	12
A.5.1.4	Anzeigepflichten zur Durchführung der Vollzugskontrolle	12
A.5.2	Baustelleneinrichtung, -sicherung, -verkehr, Immissionsschutz beim Baubetrieb	13
A.5.2.1	Absicherung der Baustelle	13
A.5.2.2	Nutzung öffentlicher Straßen, Wege, Plätze	13
A.5.2.3	Immissionsschutz beim Baubetrieb	13
A.5.3	Inanspruchnahme von Grundeigentum, Eingriff in Rechte Dritter, Entschädigung	14
A.5.4	Lärmschutz	18
A.5.4.1	Lärmschutz während der Baudurchführung	18
A.5.4.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	19
A.5.4.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	19
A.5.5	Erschütterungsschutz und Schutz vor sekundärem Luftschall	20
A.5.5.1	Erschütterungsschutz während der Baudurchführung	20
A.5.5.2	Erschütterungsschutz und Schutz vor sekundärem Luftschall nach Inbetriebnahme der Strecke	20
A.5.6	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	21
A.5.6.1	Trinkwasserschutz, Durchführung der Baumaßnahme im Wasserschutzgebiet	22
A.5.6.2	Grundwassermessstellen im Bereich der Baumaßnahme	23
A.5.6.3	Durchführung der Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet der Sieg	24
A.5.7	Abfallwirtschaft	24
A.5.7.1	Entsorgung/Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter	24
A.5.7.2	Aktivitäten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen	26
A.5.7.3	Allgemeine Hinweise zur Abfallwirtschaft	27
A.5.8	Arbeitsschutz	27
A.5.8.1	Gefährdungsbeurteilung	27
A.5.8.2	Arbeiten im Bereich von Gleisen	27
A.5.9	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	27
A.5.10	Bodendenkmalschutz	31
A.5.11	Landwirtschaft	31
A.5.12	Neue oder anzupassende Kreuzungen	31
A.5.13	Kampfmittelfunde	31
A.5.14	Allgemein zu beachtende Vorschriften	31
A.5.15	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	32
A.6	Kosten	32
B	Begründung	32
B.1	Sachverhalt	32
B.1.1	Vorhaben	32
B.1.1.1	Veranlassung	32
B.1.1.2	Einordnung in Ausbaupläne und planungsrechtliche Gegebenheiten	33

B.1.1.3 Betriebliche Grundlagen	33
B.1.1.4 Abschnittsbildung	34
B.1.1.5 Untersuchte Varianten und Begründung der gewählten Trasse	35
B.1.1.6 Bauliche Maßnahmen	35
B.1.2 Verfahren	39
B.1.2.1 Antrag	39
B.1.2.2 Anhörungsverfahren für die Ursprungsplanung	39
B.1.2.3 Anhörungsverfahren für die Planänderungen des 1. Deckblatts	42
B.1.2.4 Anhörungsverfahren für die Planänderungen des 2. Deckblatts	45
B.1.2.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	47
B.1.2.6 Planänderungen für die Beschlussfassung	47
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	48
B.2.1 Rechtsgrundlage	48
B.2.2 Zuständigkeit	48
B.2.3 Verfahren	48
B.3 Umweltverträglichkeit	49
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	49
B.3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	50
B.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	52
B.4 Materiellrechtliche Bewertung	54
B.4.1 Planrechtfertigung	54
B.4.2 Variantenuntersuchung und Abschnittsbildung	54
B.4.3 Raumordnung und Landesplanung	54
B.4.4 Zweck der Planfeststellung	55
B.4.5 Betriebsprogramm	55
B.4.6 Lärmschutz	55
B.4.6.1 Planerischer Lärmschutz	55
B.4.6.2 Aktiver Lärmschutz	56
B.4.6.3 Passiver Lärmschutz	57
B.4.6.4 Besonders überwachtes Gleis	59
B.4.6.5 Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen	59
B.4.6.6 Konzeption des Lärmschutzes im Planfeststellungsabschnitt 2	60
B.4.6.7 Summenpegel	64
B.4.7 Erschütterungen	65
B.4.8 Sekundärer Luftschall	68
B.4.9 Elektromagnetische Felder	70
B.4.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	71
B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	71
B.4.12 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	71
B.4.13 Denkmalschutz und Bodendenkmalschutz	75
B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz	75
B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	75
B.4.16 Straßen, Wege, Zufahrten	76
B.4.17 EG-Prüfverfahren	76
B.4.18 Abweichungen vom gültigen Regelwerk	76
B.4.19 Ausführungsplanung	76
B.4.20 Kampfmittelfunde	76
B.4.21 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung	76
B.4.22 Landwirtschaft	78
B.4.23 Weitere öffentliche Belange	79
B.4.23.1 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 26, und der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis	79
B.4.23.2 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 51	80
B.4.23.3 Stellungnahmen der Stadt Sankt Augustin	82
B.4.23.4 Stellungnahmen des Rhein-Sieg-Kreises	95
B.4.23.5 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (früher: Staatliches Umweltamt Köln)	101

B.4.23.6	Stellungnahmen des BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.	102
B.4.23.7	Stellungnahmen des NABU Rhein-Sieg e.V.	120
B.4.23.8	Stellungnahmen des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege	121
B.4.23.9	Stellungnahmen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen	122
B.4.23.10	Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen	125
B.4.23.11	Stellungnahmen des Rheinischen Landwirtschafts-Verbandes e.V., Kreisbauernschaft Siegburg e.V.	126
B.4.23.12	Stellungnahmen des Geologischen Dienstes Nordrhein-Westfalen	126
B.4.23.13	Stellungnahmen der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin	126
B.4.23.14	Stellungnahme des Wahnbachtalsperrenverbandes, Siegburg	127
B.4.23.15	Stellungnahmen der Deutschen Telekom AG, Bochum	127
B.4.23.16	Stellungnahmen der Unitymedia NRW GmbH (früher: ish GmbH & Co. KG bzw. ish NRW GmbH)	129
B.4.23.17	Stellungnahmen der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund (früher: RWE Transportnetz Strom GmbH)	130
B.4.23.18	Stellungnahmen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH	131
B.4.23.19	Stellungnahme der NetCologne GmbH, Köln	131
B.4.23.20	Stellungnahme der PLE - Pipeline Engineering GmbH	132
B.4.23.21	Stellungnahmen der rhenag - Rheinische Energie AG	133
B.4.23.22	Stellungnahme der N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij	134
B.4.23.23	Stellungnahme der Sieg Fischerei-Genossenschaft	134
B.4.24	Einwendungen von Privatpersonen oder Bürgervereinen	134
B.4.24.1	Privatperson P 001	134
B.4.24.2	Privatpersonen P 002 und P 003	135
B.4.24.3	Bürgerverein P 004	137
B.4.24.4	Privatperson P 005	137
B.4.24.5	Privatpersonen P 006 und P 007	138
B.4.24.6	Privatpersonen P 008 und P 009	141
B.4.24.7	Privatpersonen P 010 und P 011	142
B.4.24.8	Privatperson P 012	143
B.4.24.9	Privatpersonen P 013 und P 014	143
B.4.24.10	Privatpersonen P 015 und P 016	143
B.4.24.11	Privatperson P 017	145
B.4.24.12	Privatperson P 018	148
B.4.24.13	Privatperson P 019	154
B.4.24.14	Privatperson P 020	154
B.4.24.15	Privatperson P 021	155
B.4.24.16	Privatperson P 022	155
B.4.24.17	Verein P 023	156
B.4.24.18	Privatperson P 024	156
B.4.24.19	Privatperson P 025	157
B.4.24.20	Privatpersonen P 026 bis P 063	157
B.4.24.21	Privatpersonen P 064 bis P 104	158
B.4.24.22	Privatpersonen P 105 und P 106	160
B.4.24.23	Privatperson P 107	160
B.4.24.24	Privatpersonen P 108 und P 109	161
B.4.24.25	Privatpersonen P 110 und P 111	162
B.4.24.26	Privatpersonen P 112 und P 113	162
B.4.24.27	Privatpersonen P 114 und P 115	163
B.4.24.28	Privatpersonen P 116 und P 117	164
B.4.24.29	Privatpersonen P 118 und P 119	164
B.4.24.30	Unzulässige Einwendungen von Privatpersonen	164
B.5	Gesamtabwägung	165
B.6	Kostenentscheidung	165
B.7	Geltungsdauer des festgestellten Plans	165
C	Rechtsbehelfsbelehrung	165
D	Ausfertigung	166

Auf Antrag der Deutschen Bahn AG, vertreten durch die DB Netz AG, Regionalbereich West, Hansastraße 15, 47058 Duisburg, und die DB Station & Service AG, Regionalbereich West, Willi-Becker-Allee 11, 40227 Düsseldorf, diese vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich West, Hermann-Pünder-Straße 3, 50679 Köln, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), in der aktuellen Fassung, folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin, Strecke 2695 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, km 3,983 - km 6,870, wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Schutzauflagen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Die Planunterlagen umfassen vier Ordner. Änderungen und Ergänzungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben und die Bestandteil dieser Planfeststellung sind, sind für das 1. Deckblatt in violetter Farbe und mit dem Index A, für das 2. Deckblatt in hellblauer Farbe und mit dem Index B gekennzeichnet. Nicht mehr gültige Texte oder Eintragungen sind durchgestrichen. Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen ersetzen die ursprünglichen Planunterlagen insoweit, als sie von den ursprünglich eingereichten Unterlagen abweichen.

Anlage	Titel	Maßstab	Stand
1	Erläuterungsbericht		2. Deckblatt
2	Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitt 2	1:5000	2. Deckblatt
3	Übersichtshöhenplan Planfeststellungsabschnitt 2 km 3,983 - km 6,870	1:5000	1. Deckblatt
4	Lagepläne		
4.1 B	Lageplan km 3,983 - km 4,216	1:1000	2. Deckblatt
4.2 B	Lageplan km 4,216 - km 4,716	1:1000	2. Deckblatt
4.3 A	Lageplan km 4,716 - km 5,606	1:1000	1. Deckblatt
4.4 A	Lageplan km 5,606 - km 6,510	1:1000	1. Deckblatt
4.5 B	Lageplan km 6,510 - km 6,870	1:1000	2. Deckblatt
5	Querschnitte		
5.1 A	Regelquerprofil eingleisiger Abschnitt	1:100	1. Deckblatt
5.2 A	Regelquerprofil zweigleisiger Abschnitt	1:100	1. Deckblatt
5.3 A	Querprofil km 4,366	1:100	1. Deckblatt
5.4 A	Querprofil km 4,563	1:100	1. Deckblatt
5.5 A	Querprofil km 5,259	1:100	1. Deckblatt
5.6 A	Querprofil Hp Menden, km 5,395	1:100	1. Deckblatt
5.7 A	Querprofil km 5,879	1:100	1. Deckblatt
5.8 A	Querprofil km 6,301	1:100	1. Deckblatt
5.9	Querprofil km 4,221	1:100	1. Deckblatt
5.10	Querprofil km 4,297	1:100	1. Deckblatt

6	Bauwerksverzeichnis		2. Deckblatt
7	Bauwerkspläne		
7.1 A	StrÜ Auf der Mirz, km 4,003 Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt	1:200	1. Deckblatt
7.2 A	EÜ Auf der Mirz, km 4,414 Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt	1:200/1:100	1. Deckblatt
7.3	EÜ Meindorfer Straße, km 5,344		
7.3.1 A	Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt	1:200	1. Deckblatt
7.3.2 A	Längsschnitt, Querschnitte	1:100	1. Deckblatt
7.4 A	StrÜ Feldweg, km 6,742 Draufsicht, Längsschnitt, Querschnitt	1:200/1:100	1. Deckblatt
8	Leitungspläne		
8.1 B	Lageplan km 3,983 - km 4,216	1:1000	2. Deckblatt
8.2 B	Lageplan km 4,216 - km 4,716	1:1000	2. Deckblatt
8.3 B	Lageplan km 4,716 - km 5,606	1:1000	2. Deckblatt
8.4 B	Lageplan km 5,606 - km 6,510	1:1000	2. Deckblatt
8.5 B	Lageplan km 6,510 - km 6,870	1:1000	2. Deckblatt
9	Grunderwerbsverzeichnis		2. Deckblatt
10	Grunderwerbspläne		
10.1 B	Lageplan km 3,983 - km 4,216	1:1000	2. Deckblatt
10.2 B	Lageplan km 4,216 - km 4,716	1:1000	2. Deckblatt
10.3 B	Lageplan km 4,716 - km 5,606	1:1000	2. Deckblatt
10.4 B	Lageplan km 5,606 - km 6,510	1:1000	2. Deckblatt
10.5 B	Lageplan km 6,510 - km 6,870	1:1000	2. Deckblatt
11	Baustelleneinrichtung		
11.1 B	Übersichtsplan Baustelleneinrichtung km 81,500 - km 83,955	1:5000	2. Deckblatt
12	Wasserrechtliche Erlaubnis		1. Deckblatt
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
13.1 B	Erläuterungsbericht LBP		2. Deckblatt
13.2.1	Bestands- und Konfliktplan Legende		
13.2.2 A	Bestands- und Konfliktplan km 3,983 - km 4,216	1:1000	1. Deckblatt
13.2.3 A	Bestands- und Konfliktplan km 4,216 - km 4,716	1:1000	1. Deckblatt
13.2.4	Bestands- und Konfliktplan km 4,716 - km 5,606	1:1000	1. Deckblatt
13.2.5 A	Bestands- und Konfliktplan km 5,606 - km 6,510	1:1000	1. Deckblatt
13.2.6 B	Bestands- und Konfliktplan km 6,510 - km 6,870	1:1000	2. Deckblatt
13.2.7	Bestandsplan km 3,983 - km 6,870 Darstellung der ökologischen Funktionsräume	1:5000	1. Deckblatt
13.3.1 B	Maßnahmenplan Legende		2. Deckblatt
13.3.2 A	Maßnahmenplan km 3,983 - km 4,216	1:1000	1. Deckblatt
13.3.3 A	Maßnahmenplan km 4,216 - km 4,716	1:1000	1. Deckblatt

13.3.4	Maßnahmenplan km 4,716 - km 5,606	1:1000	
13.3.5 A	Maßnahmenplan km 5,606 - km 6,510	1:1000	1. Deckblatt
13.3.6 B	Maßnahmenplan km 6,510 - km 6,870	1:1000	2. Deckblatt
13.3.7 A	Maßnahmenplan Darstellung trassenferne Ersatzmaßnahmen	1:5000	1. Deckblatt
13.4	Artenschutzbeitrag gemäß Teil V Umweltschutzrichtlinien des EBA (Stand Januar 2007) Artenschutztabellen PFA 2 mit Erläuterung		2. Deckblatt
13.4.1	Artenschutztafel Sukzessionsfläche ehemalige Kläranlage Menden		2. Deckblatt
13.4.2	Artenschutztafel Feldgehölz Siegalarm zwischen Strecke 2324 und BAB A 59		2. Deckblatt
13.4.3	Artenschutztafel Bahnhof Menden, Sägewerk Füssenich, Grube DEUTAG und Grube Bergmann		2. Deckblatt
14	Sonstige Gutachten (grundsätzlich nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlagen)		
14.1 B	Schalltechnische Untersuchung und ergänzende Variantenuntersuchung		2. Deckblatt
14.1.1 B	Übersichtsplan Anspruch auf passiven Lärmschutz (wird planfestgestellt)	1:5000	2. Deckblatt
14.2 A	Erschütterungstechnische Untersuchung		2. Deckblatt
14.3	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)		
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 Realnutzungen		
14.3.3.2	Biotoptypen und Realnutzungen km 1,458 - km 6,870	1:5000	
14.3.3.3	Biotoptypen und Realnutzungen km 6,870 - km 9,600	1:5000	
14.3.3.4	Biotoptypen und Realnutzungen km 9,600 - km 14,358	1:5000	
14.3.4	Konfliktpläne UVS		
14.3.4.1	Legende erhebliche Konfliktpotenziale		
14.3.4.2	erhebliche Konfliktpotenziale km 1,458 - km 6,870	1:5000	
14.3.4.3	erhebliche Konfliktpotenziale km 6,870 - km 9,600	1:5000	
14.3.4.4	erhebliche Konfliktpotenziale km 9,600 - km 14,358	1:5000	
14.3.5	Hydrogeologischer Schemaschnitt PFA 3	1:5000	
14.4	Ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Summenpegelbetrachtung		

Um für die beteiligten Träger öffentlicher Belange und die betroffenen Bürger die Übersichtlichkeit der umfangreichen Planung zu erhalten, wurde der ca. 13 km lange Planungsabschnitt in fünf Planfeststellungsabschnitte (PFA) aufgeteilt. Die festgelegten Grenzen der Planfeststellungsabschnitte orientieren sich dabei an den durch die Maßnahmen ausgelösten, jeweils unterschiedli-

chen Betroffenheiten und den jeweiligen Verwaltungsgrenzen der Kommunen, Kreise bzw. kreisfreien Städte. Die einzelnen Planfeststellungsabschnitte stellen sich folgendermaßen dar:

Planfeststellungsabschnitt 1 Troisdorf km 1,458 - km 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.

Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin km 3,986 - km 6,870

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

Planfeststellungsabschnitt 3 Bonn-Vilich km 6,870 - km 9,600

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

Planfeststellungsabschnitt 4 Bonn-Beuel km 9,600 - km 11,420

Parallelführung zur vorhandenen DB-Strecke mit Umbau des Bahnhofs Bonn-Beuel auf dem Gebiet der Stadt Bonn.

Planfeststellungsabschnitt 5 Bonn-Oberkassel km 11,420 - km 14,220 sowie km 94,200 - km 94,498 der Strecke 2324

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

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die Maßnahmen des Planfeststellungsabschnitts 2.

A.3 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i.d.F.d.B. vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), in der aktuellen Fassung, die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 18c Nr. 1 AEG).

A.4 Wasserrechtliche Erlaubnis

Im Rahmen dieser Planfeststellung wird auf Grundlage des § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 Abs. 1, 11 Abs. 1, 19 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), in der aktuellen Fassung, für die in Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen beschriebenen Gewässerbenutzungen erteilt. Die Versickerungsanlagen sind in den Lageplänen der Anlage 4 dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Anlage 6) im Einzelnen aufgeführt.

Bei der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser über Versickerungsanlagen handelt es sich um eine Gewässerbenutzung. Grundwasser ist ein Gewässer i.S. des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, Niederschlagswasser ein Stoff i.S. derselben Norm. Das Einleiten oder Einbringen von Stoffen in Gewässer stellt eine Benutzung dar, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtig ist.

Die Entscheidung ist gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Dem Rhein-Sieg-Kreis als zuständiger Wasserbehörde wurde die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

Gemäß § 13 WHG ergehen folgende Nebenbestimmungen:

A.4.1 Auflagen für den Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

Die Ausführungspläne der erlaubnispflichtigen Entwässerungsanlagen sind mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Auf den Bau zusätzlicher, den Versickerungsmulden vorgeschalteten Anlagen zur Minimierung des Schadstoffeintrags kann verzichtet werden, wenn die ausreichende Filtrationswirkung der Sandreinigungsschichten des Oberbaus nachgewiesen wird.

Im Rahmen der Anlagenerstellung zur Niederschlagswasserbeseitigung ist der Nachweis zu erbringen, dass keine kontaminierten Materialien durchsickert werden bzw. ein Austrag von Schadstoffen ausgeschlossen werden kann. Als Beurteilungsmaßstab sind die Prüfwerte nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 (BGBl. I S. 1554); in der aktuellen Fassung, für den Wirkungspfad Boden - Grundwasser (Abschnitt 3.1 des Anhangs 2 der Verordnung) heranzuziehen.

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

Ein Bodenaustausch ist nicht nur zur Vermeidung der Durchsickerung von mit Schadstoffen belasteten Bodenschichten erforderlich, sondern auch dann, wenn die Durchlässigkeit unbelasteter Bodenschichten zur Sicherstellung der erforderlichen Sickerleistung nicht ausreichend ist.

Die Dokumentation der Bodenaustauschmaßnahmen ist der Unteren Wasserbehörde spätestens zwei Monate nach Abschluss der jeweiligen Einzelbaumaßnahme unaufgefordert vorzulegen.

Die Entwässerungsanlagen sind nach den abgestimmten Planunterlagen und den 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 NW eingeführt werden, wird hingewiesen.

Die Versickerungsanlagen sind regelmäßig zu entschlammern. Der anfallende Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die belebte Bodenzone ist aus einem definierten Bodengemisch herzustellen. Hinsichtlich des definierten Bodengemisches empfiehlt die Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (ehemals: Staatliches Umweltamt Köln), eine Mischung aus 40 % Lava 4/11, einem gleich großen Anteil Bims 0/1 bis 0/30 und einem Mutterbodenanteil von 20 %.

Die Kornverteilungskurven der in die Versickerungsanlagen eingebauten Mutterbodenschichten sind der Unteren Wasserbehörde vorzulegen.

Die Sohlen der Versickerungsanlagen sind mit einer Oberbodenschicht in einer Stärke von mindestens 0,30 m auszuführen. Die Oberbodenschicht ist durch Raseneinsaat rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Versickerungsanlagen zu begrünen.

Für das Versickerungsbecken gilt auch, dass der Zulauf des Niederschlagswassers in das Becken gleichmäßig verteilt erfolgen soll, z.B. durch einen Zulauf über ein Verteilergerinne quer im Einlaufbereich.

Die Versickerungsanlagen sind nach ihrer Fertigstellung der Unteren Wasserbehörde zur örtlichen Prüfung zu stellen. Die Benachrichtigungspflicht hierzu obliegt dem Vorhabenträger. Die Überprüfung ist rechtzeitig zu beantragen.

Maßgebend für den ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungsanlagen 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 Maulwurfschäden, die Wiederherstellung der Durchlässigkeit.

Die durchgeführten Arbeiten und besondere Vorkommnisse sind in einem Betriebsbuch zu vermerken. Das Betriebsbuch ist mindestens zehn Jahre aufzubewahren und auf Verlangen der Unteren 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 der Anlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 1, und dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, unverzüglich schriftlich anzuzeigen; ggf. ist eine Genehmigung dafür bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

A.4.2 Hinweise zum Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen

Gemäß § 101 WHG und § 117 LWG NW 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, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen,
- technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen.

Der Einleiter ist gemäß § 89 WHG zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem anderen durch die Einleitung der Stoffe entsteht. Auf die Bußgeldbestimmungen der §§ 103 WHG und 161 LWG NW und auf die Bestimmungen der §§ 324 – 330d des Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.

A.4.3 Auflagen für den Gewässerschutz während der Bauzeit und für bauzeitliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen

Bei der Baustellenentwässerung ist darauf zu achten, dass gering belastetes Wasser über die belebte Bodenzone versickert und stark belastetes Wasser in die Kanalisation abgeleitet wird. Die Baustellenentwässerung ist vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die Baustelleneinrichtungen sind auf geeigneten Flächen anzuordnen. Die Gestaltung der Baustelleneinrichtungsflächen ist im Detail mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, abzustimmen.

Es ist ein verbindlicher Alarmplan in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, aufzustellen. Sollte trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes oder der Gewässer eintreten, so muss der Auftragnehmer unverzüglich nach diesem Plan vorgehen. In diesem Fall ist unverzüglich - außerhalb der Dienstzeiten über die Leitstelle des Rhein-Sieg-Kreises (Tel.: 02241/12060) - der Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, zu benachrichtigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben.

Beim Einsatz von Toilettenanlagen sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- 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 eventuell erforderliche bauzeitliche Niederschlagsentwässerung sind mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, vor Ausführung abzustimmen.

Der Beginn und das Ende einer Grundwasserentnahme oder einer Gewässereinleitung sind dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, schriftlich anzuzeigen.

Schädliche Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die Baumaßnahme 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) 0,3 ml/l nicht überschreiten.

Der Einleitung sind geeignete Absetzeinrichtungen vorzuschalten. Das erforderliche Absetzvolumen beträgt 1 m³ für eine Grundwasserförderleistung von 1 l/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, Kohlendioxid, Essigsäure oder Zitronensäure verwendet.

Die Einhaltung der Grenzwerte ist im Rahmen der Selbstüberwachung vom Betreiber betriebstätlich 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.

A.4.4 Hinweis zum Gewässerschutz während der Bauzeit und zu den bauzeitlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen

Die Einhaltung der o.g. Auflagen befreit gemäß § 89 WHG nicht von der Haftung für eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Wassers.

A.4.5 Rechtsbehelfsbelehrung für die wasserrechtliche Erlaubnis

Gegen die wasserrechtliche Erlaubnis kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Werkstattstraße 102, 50733 Köln einzulegen. Der Widerspruch ist auch gewährt, wenn der Widerspruch innerhalb der o.g. Frist bei einer anderen Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes oder seiner Zentrale, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn eingelegt wird.

A.5 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.5.1 Anzeigepflichten des Vorhabenträgers

A.5.1.1 Anzeigepflichten nach VV BAU und VV BAU-STE

Die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind nach Maßgabe dieser Entscheidung und gemäß der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) bzw. gemäß der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE), jeweils in der aktuellen Fassung, zu erstellen und rechtzeitig vor Bauausführung dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, zur Prüfung vorzulegen. Hiervon ausgenommen sind die nach den Verwaltungsvorschriften nicht vorlagepflichtigen Baumaßnahmen.

A.5.1.2 Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens

Soweit das Vorhaben den Bau bzw. die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des transeuropäischen Netzes betrifft, zu dem die Strecke 2324 gehört, hat der Vorhabenträger gemäß §§ 6 und 9 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) i.V.m. §§ 2 und 4 der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST), jeweils in aktueller Fassung, beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Wenn das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6 und 9 TEIV bedarf, hat der Vorhabenträger die EG-Prüfung bei einer benannten Stelle zu beantragen. Weicht die Planung von den Vorgaben der TSI ab, so hat der Vorhabenträger gemäß § 5 TEIV die erforderliche Ausnahmegenehmigung bei der Sicherheitsbehörde zu beantragen. Das Ergebnis der EG-Prüfung sowie etwaige Ausnahmegenehmigungen sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter der aufschiebenden Bedingung der Vorlage des Ergebnisses der EG-Prüfung sowie etwaiger Ausnahmegenehmigungen. Sollte sich aufgrund des Ergebnisses der EG-Prüfung sowie etwaiger Ausnahmegenehmigungen die Notwendigkeit einer Änderung der Planung ergeben, hat der Vorhabenträger die Genehmigung der Planänderung rechtzeitig vor Durchführung der Baumaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

A.5.1.3 Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung

Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) vom 10.06.1998 (BGBl. I S. 1283), in der aktuellen Fassung, ist zu beachten.

Gemäß § 2 Abs. 2 der BaustellV hat der Vorhabenträger spätestens zwei Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Mindestangaben siehe Anhang I der BaustellV) bei der nach der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung vom 08.11.1994 (BGBl. I S. 3435), in der aktuellen Fassung, zuständigen Behörde einzureichen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind

- mehr als 30 Arbeitstage und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig oder
- der Umfang der Arbeiten voraussichtlich mehr als 500 Personentage beträgt.

Werden auf einer Baustelle darüber hinaus Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig (Regelfall) oder werden von diesen besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der BaustellV (z.B. in mehr als 7 m Höhe, in Baugruben mit mehr als 5 m Tiefe) ausgeführt, so muss zusätzlich ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden.

A.5.1.4 Anzeigepflichten zur Durchführung der Vollzugskontrolle

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. 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.

A.5.2 Baustelleneinrichtung, -sicherung, -verkehr, Immissionsschutz beim Baubetrieb

A.5.2.1 Absicherung der Baustelle

Die Baustellen sind entsprechend der Straßenverkehrsordnung abzusichern.

Für die Dauer der Baumaßnahme ist zur Abgrenzung der Baustellen zu weiter privat genutzten Grundstücken ein Bauzaun zu errichten, der in der Regel ca. 2 m hoch sein soll. Gleichzeitig ist der Bauzaun mit einer Bepankung zu versehen, die die Staubentwicklung aus der Bautätigkeit auf die Grundstücke auf ein Minimum reduziert.

Bauarbeiten, die sich auf den Bereich der in Betrieb befindlichen Gleise auswirken und damit eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs bewirken können, dürfen ausschließlich in Betriebspausen durchgeführt werden.

A.5.2.2 Nutzung öffentlicher Straßen, Wege, Plätze

Der Vorhabenträger hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist. Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen.

Umleitungen sind nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig auszuschildern. Dies betrifft nicht nur die Führung des Straßenverkehrs, sondern auch die Gehweg-, Radweg- und Feldwegführungen einschließlich der darüber verlaufenden Wanderwege.

Bei der Baustelleneinrichtung ist darauf zu achten, dass die Unterführung der Landesstraße L 16 Meindorfer Straße und die Unterführung des Feldwegs zur zentralen Abwasserbehandlungsanlage Sankt Augustin nur verringerte Durchfahrthöhen haben und deshalb nicht für alle zugelassenen Fahrzeuge befahrbar sind.

Während der Durchführung der Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz in Bau-km 4,414 ist eine Umleitungsstrecke einzurichten. Die Umleitungsstrecke ist mit dem Straßenbaulastträger, der Straßenverkehrsbehörde und dem betroffenen Landwirt, der hier die Hauptzufahrt zu seinem Betrieb hat, abzustimmen.

A.5.2.3 Immissionsschutz beim Baubetrieb

Der Vorhabenträger 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.

Falls Bauarbeiten auch an Sonn- und Feiertagen oder zur Nachtzeit durchgeführt werden, ist die Genehmigung der zuständigen Ordnungsbehörde einzuholen. Die Immissionen durch die Bauarbeiten sind durch geeignete Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind rechtzeitig ortsüblich bekannt zu machen.

Der Vorhabenträger hat während der Bauphase bei den Luftqualitätsstandards und Immissionshöchstmengen die Immissionswerte der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft) vom 24.07.2002 (GMBI. S. 511) für Staubniederschlag gemäß Nr. 4.3.1 Tabelle 2 sowie für Schwebstaub (PM-10) und Stickstoffdioxid gemäß Nr. 4.2.1 Tabelle 1 einzuhalten. Vor Inbetriebnahme der Baustelle ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, ein Gutachten einer anerkannten Messstelle über die vor Baubeginn bestehende Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid vorzulegen.

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere auch hinsichtlich der Einwirkungen von Lärm (siehe auch Abschnitt A.5.4.1), Erschütterungen (siehe auch Abschnitt A.5.5.1) und Staub, hat der Vorhabenträger durch Baustellenkontrollen und entsprechende Messungen sicherzustellen. Die Ergebnisse der Messungen sind dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Köln, unaufgefordert vorzulegen.

A.5.3 Inanspruchnahme von Grundeigentum, Eingriff in Rechte Dritter, Entschädigung

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9) und den Grunderwerbsplänen (Anlage 10) für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, schriftliche Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Der Vorhabenträger hat gemäß §§ 22, 22a AEG i.V.m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz - EEG NW) vom 20.06.1989 (GV. NRW S. 570), in der aktuellen Fassung, die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.

Vor Baubeginn ist durch den Vorhabenträger eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch den Vorhabenträger wieder herzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer angemessen zu entschädigen.

Können unvermeidbare Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen. Können unvermeidbare Erschütterungsimmissionen weder durch Erschütterungsschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg noch an dem betroffenen Gebäude ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen ebenfalls in Geld auszugleichen.

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.

Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern rechtzeitig mitzuteilen.

Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist ein genügender Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung 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. Bei Erdarbeiten in der Nähe von Kabeln und Leitungen sind die Kabelschutzanweisungen der Versorgungsunternehmen zu beachten.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die ausführenden Tiefbauunternehmen anzuweisen, vor Baubeginn den aktuellen Leitungsbestand erneut abzufragen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und die erforderlichen Leitungsverlegungen mit den Leitungsträgern abzustimmen.

Der Baubeginn ist den Versorgungsunternehmen, die in den jeweiligen Baubereichen Leitungen oder Kabel unterhalten, rechtzeitig mitzuteilen. Ortstermine zur Einweisung in die Lage der Kabel und Leitungen sind rechtzeitig mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen.

Bei den zur Andienung der Baustelle zu nutzenden Straßen und Wegen ist vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern durchzuführen. Alle in Anspruch genommenen Straßen- und Wegeflächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zurückzusetzen. Schäden, die auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, sind unverzüglich zu beseitigen, um die Straßen und Wege wieder in einen ordnungsgemäßen und verkehrssicheren Zustand zu versetzen, der mindestens dem vor Baubeginn angetroffenen Zustand entspricht.

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die Einhaltung dieser Nebenbestimmungen durch die ausführenden Firmen sicherzustellen.

Aufgrund der von den Straßenbaulastträgern und den Versorgungsunternehmen abgegebenen Stellungnahmen gilt im Einzelnen:

Stadt Sankt Augustin

Der Stadt Sankt Augustin steht ein Anspruch auf Entschädigung für die vorhandene Treppenanlage an der Straßenüberführung Auf der Mirz dem Grunde nach zu.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassungen Bonn und Köln

Die Ausführungsplanung für die Baumaßnahmen an den Kreuzungsbauwerken und den Lärmschutzwänden ist frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzustimmen. Mit der Ausführungsplanung sind auch die statischen Nachweise beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vorzulegen. Diese Unterlagen sind durch einen Prüfenieur für Bautechnik zu prüfen.

Die Lage des neu zu bauenden Kabelkanals für die Leit- und Sicherungstechnik ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzustimmen. Der Kabelkanal ist unter Beachtung der geltenden Richtlinien der Deutschen Bahn AG so zu führen, dass dem Straßenbaulastträger bei dem geplanten Ausbau der Autobahn keine besonderen Erschwernisse entstehen.

Unter der Voraussetzung der einvernehmlichen Regelung der Kostentragung zwischen den Baulastträgern der Verkehrswege - hierzu ist im Rahmen der Planfeststellung grundsätzlich keine Entscheidung zu treffen - ist die Gründung der aufgrund der neuen S-Bahn-Strecke erforderlichen Lärmschutzwand (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 115) zwischen km 85,480 und km 85,924 der Strecke 2324 so auszuführen, dass diese Gründung auch für eine gegebenenfalls erforderliche Erhöhung der Lärmschutzwand beim Ausbau der Autobahn genutzt werden kann.

Der Baubeginn ist dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen frühzeitig anzuzeigen.

Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin

Das Wasserrohrnetz der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin ist durch drei Kreuzungen mit der Bahnstrecke betroffen, für die folgende Schutzmaßnahmen zu treffen sind:

- km 84,096 der Strecke 2324 bzw. Bau-km 4,096, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 405
Wasserhauptrohrleitung DN 150 PVC S, Schutzrohr DN 400
Leitung während der Bauzeit sichern, Schutzrohr auf der Westseite verlängern
- km 84,350 der Strecke 2324 bzw. Bau-km 4,350, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 409
Wasserhauptrohrleitung DN 80 PVC K, Schutzrohr DN 150
Leitung während der Bauzeit sichern, Schutzrohr auf der Westseite verlängern
- km 85,320, Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 421
Wasserhauptrohrleitung DN 200 PVC S, Schutzrohr DN 400
Leitung während der Bauzeit sichern, Rohrdeckung prüfen und gegebenenfalls anpassen

Alle Wasserleitungen der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin, die sich auf den Grundstücken befinden, welche von der Deutschen Bahn AG erworben werden, sind grundbuchlich zu sichern bzw. vorhandene Eintragungen zu Gunsten der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin zu übernehmen.

Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg

Die in den übersandten Übersichtsplänen dargestellten und betroffenen Anlagen des Wahnbachtalsperrenverbandes sind bei der Ausführungsplanung zu beachten und bei der Baudurchführung zu sichern:

- Hauptversorgungsleitung DN 800 Meindorf - Großenbusch
- Hauptversorgungsleitung DN 800 Siegelsknippen - Bonn
- Hauptversorgungsleitung DN 800 Bonn-Beuel Süd - Königswinter

Der Vorhabenträger hat sich zwecks Absteckung der Versorgungsleitungen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wahnbachtalsperrenverband in Verbindung zu setzen.

Deutsche Telekom AG, Bochum

Die kabelgebundenen Telekommunikationslinien und -anlagen unter lfd. Nrn. 404, 410 und 419 im Bauwerksverzeichnis, die die Bahnstrecke kreuzen, sind zu sichern, anzupassen bzw. zu verlegen. Die Änderungen der Telekommunikationslinien und -anlagen unter lfd. Nr. 404 im Bauwerksverzeichnis aufgrund der Reihenhausbebauung Auf der Mirz 2c bis 2e sind zu berücksichtigen.

Alle im Tiefbau arbeitenden Firmen sind auf Grund der besonderen Verkehrssicherungspflicht sowie der erhöhten Gefahr verpflichtet, sich vor Baubeginn bei der Deutschen Telekom AG tagesaktuell über die genaue Lage der Telekommunikationslinien und -anlagen zu informieren.

Auskünfte aus den aktuellen Bestandslageplänen und die Kabelschutzanweisung sind im Internet verfügbar oder können bei der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung West, Produktion Technische Infrastruktur 21, Planauskunft, Am Ellerbusch 18-20, 52355 Düren, angefordert werden.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen sind frühzeitig mit dem zuständigen Ressort Produktion Technische Infrastruktur 21 abzustimmen. Der Vorhabenträger hat sich frühzeitig mit der Deutschen Telekom AG, Technische Infrastruktur Niederlassung West, Produktion Technische Infrastruktur 21, Bonner Talweg 100, 53113 Bonn, zwecks Abschluss einer Kostenübernahmevereinbarung in Verbindung zu setzen.

Bei Baumpflanzungen in der Nähe von Telekommunikationslinien oder -anlagen der Deutschen Telekom AG ist das Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsanlagen, Ausgabe 1989, hier insbesondere Abschnitt 3, zu beachten. Über den Telekommunikationslinien und -anlagen dürfen sich keine Baumstandorte befinden.

Unitymedia NRW GmbH, Krefeld (früher: ish GmbH & Co. KG)

Der Baubeginn ist der Unitymedia NRW GmbH, Kreuzweg 60, 47809 Krefeld, mindestens sechs Monate vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Breitbandkommunikationsanlagen sind frühzeitig mit dem Unternehmen abzustimmen.

RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund (früher: RWE Transportnetz Strom GmbH)

Über die trassenferne Ersatzmaßnahme E 1 verlaufen die Schutzstreifen folgender Leitungen:

- 110 kV-Hochspannungsfreileitung Siegburg - Betzdorf, Bl. 0073, zwischen den Masten 9 und 10
- 110 kV-Hochspannungsfreileitung Siegburg - Leuscheid, Bl. 0076, zwischen den Masten 9 und 10
- 220 kV-Hochspannungsfreileitung Siegburg - Betzdorf, Bl. 2371, zwischen den Masten 154 und 155

Die von der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH in den Lageplänen eingetragenen Leitungsmittellinien, die Maststandorte und die Schutzstreifengrenzen sind zu beachten.

In den Schutzstreifen der Leitungen dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 5,00 m erreichen. Die von der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH zur Verfügung gestellte Liste mit Gehölzen mit entsprechenden Endwuchshöhen ist innerhalb der Schutzstreifen der Leitungen zu beachten. Um den Mast 155 (Bl. 2371) muss eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Gehölzbepflanzung freigehalten werden.

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

Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitungen gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer/Vorhabenträger auf seine Kosten durchzuführen bzw. zu veranlassen. Kommt der Grundstückseigentümer/Vorhabenträger der vorgenannten Verpflichtung trotz schriftlicher Aufforderung und Setzen einer angemessenen Frist nicht nach, so ist die RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers/Vorhabenträgers durchführen zu lassen.

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

Der Grundstückseigentümer/Vorhabenträger ist verpflichtet, den Beginn der Pflanzarbeiten mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens vierzehn Tagen anzuzeigen und mit der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, OP-LNI Betriebsstelle Rommerskirchen, Von-Werth-Straße 274, 50259 Pulheim, 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 Pflanzarbeiten nicht begonnen werden.

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

Der Grundstückseigentümer/Vorhabenträger haftet gegenüber der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice 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.

RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Siegburg

Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH abzustimmen.

RheinEnergie AG

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, den Leitungsbestand der RheinEnergie AG im Planfeststellungsabschnitt 2 anzufragen und die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Versorgungsanlagen frühzeitig mit dem Unternehmen abzustimmen.

E.ON Engineering GmbH (früher: PLE - Pipeline Engineering GmbH)

Die E.ON Engineering GmbH (früher: PLE - Pipeline Engineering GmbH) betreut die Anlagen der Ruhrgas AG, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen. Da Änderungen an den Gasfernleitungen mit den jeweiligen Begleitkabeln der Ruhrgas AG und der Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG aufgrund der Baumaßnahmen notwendig werden, sind rechtzeitig Abstimmungen zwischen der E.ON Engineering GmbH und dem Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung über die erforderlichen Sicherungs- und eventuellen Anpassungsmaßnahmen einvernehmlich zu treffen. Diese Verpflichtung betrifft alle Baumaßnahmen, die im Leitungs- und Schutzstreifenbereich vorgesehen sind; hierzu gehören auch das Anlegen von Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten und Anpassungsmaßnahmen Dritter. Neuanpflanzungen von Gehölzen dürfen nur außerhalb der Schutzstreifenbereiche der Leitungen durchgeführt werden. Die weiteren Forderungen und Hinweise der Einwendungen vom 01.04.2004, 14.12.2006 und 09.07.2008 sind zu beachten, die Stellungnahmen werden insoweit Bestandteil dieser Nebenbestimmungen.

rhenag - Rheinische Energie AG

Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Versorgungsanlagen sind frühzeitig mit der rhenag - Rheinische Energie AG abzustimmen.

Die übersandten Leitungsbestandspläne mit den eingezeichneten Versorgungsanlagen sind zu beachten.

A.5.4 Lärmschutz

A.5.4.1 Lärmschutz während der Baudurchführung

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.

Während der Baudurchführung hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Emissionsverfahren - vom 22.12.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 242 vom 30.12.1970) eingehalten werden.

Zu messen und zu bewerten ist nach den Vorschriften der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl. S. 503) i.V.m Nr. 3.2, 3.3.1 und 5.4 der Richtlinie Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft (VDI 2058 Blatt 1).

Sollten Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die einschlägigen Immissionsrichtwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm um wenigstens 5 dB(A) nicht eingehalten werden, hat der Vorhabenträger auf eigene Kosten Messungen durch eine nach § 26 BImSchG anerkannte Messstelle durchführen zu lassen. Lassen sich die Immissionsrichtwerte trotz der in Nr. 4.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vorgesehenen Maßnahmen nicht nachweislich einhalten, sind die in den betroffenen Bereichen vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen unverzüglich umzusetzen.

A.5.4.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

A.5.4.2.1 Lärmschutzwände

Im Planfeststellungsabschnitt 2 sind folgende Lärmschutzwände erforderlich:

Lage		Seite	Länge	Höhe über Schienenoberkante
von Bau-km	bis Bau-km			
3,983	4,365	östlich	382 m	2,5 m
4,681	5,010	östlich	329 m	4,0 m
5,010	5,355	östlich	345 m	2,5 m
4,045	4,405	westlich	360 m	3,0 m
5,230	6,070	westlich	840 m	2,5 m

Die geplanten Lärmschutzwände auf der östlichen Seite schließen sowohl nördlich als auch südlich an die bereits bestehende Lärmschutzwand von Bau-km 4,365 bis Bau-km 4,681 an.

Die Lärmschutzwände müssen zur Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Strecke errichtet sein.

Die gestalterische Ausführung der Lärmschutzwände im Hinblick auf die Ortsbildverträglichkeit hat der Vorhabenträger mit der Stadt Sankt Augustin abzustimmen.

A.5.4.2.2 Besonders überwachtes Gleis

Das Verfahren des besonders überwachten Gleises ist auf den Gleisen der Strecke 2324 in dem Abschnitt von Bau-km 3,983 bis Bau-km 6,350 durchzuführen.

Es sind regelmäßige, halbjährlich stattfindende Messfahrten durchzuführen. Die Frist beginnt am Tag der Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke 2695. Ergibt eine Messung, 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 (entspricht $L_m = 51$ dB(A), Eingriffsschwelle) oder mehr, so sind die Schienenlauflächen unverzüglich zu schleifen. Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens zehn Monate nach Erreichen einer Schallmesswagenanzeige von ≥ 2 dB (entspricht $L_m = 50$ 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 Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16.03.1998, Az.: Pr.1110 Rap/Rau 98, i.V.m. der Verfügung vom 19.08.2008, Az.: Pr.1110 Rap/Rau 98, dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, unaufgefordert vorzulegen.

Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeignete Unterlagen zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, unaufgefordert vorzulegen.

A.5.4.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten die notwendigen Kosten für die nach § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 14.1.1 B der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

Der Vorhabenträger hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten baulichen Anlagen zu ermitteln oder ermitteln zu lassen, ob und gegebenenfalls welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen

- vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Der Vorhabenträger hat mit Beginn der Vorhabensdurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend unverzüglich eine Vereinbarung abzuschließen.

A.5.5 Erschütterungsschutz und Schutz vor sekundärem Luftschall

A.5.5.1 Erschütterungsschutz während der Baudurchführung

A.5.5.1.1 Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden

Zur Vermeidung bzw. Verminderung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 beschriebene Beurteilungsverfahren anzuwenden. Falls erforderlich, sind die unter Abschnitt 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 beschriebenen Maßnahmen (Information der Betroffenen, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

A.5.5.1.2 Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke

Der Vorhabenträger hat zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Erschütterungseinwirkungen auf vorhandene Bauwerke ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 führen. Insbesondere dürfen Rammarbeiten in der Nähe von erschütterungsgefährdeten Bauwerken erst nach Durchführung von Rammversuchen ausgeführt werden. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken zu kontrollieren.

A.5.5.2 Erschütterungsschutz und Schutz vor sekundärem Luftschall nach Inbetriebnahme der Strecke

Durch das Bauvorhaben darf grundsätzlich keine unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorgerufen werden. Ansonsten haben die Betroffenen Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen aus § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG.

Der Vorhabenträger hat zunächst Erschütterungsmessungen an den sieben westlich der Bahnstrecke liegenden Gebäuden Auf der Mirz 1, 2e, 8, 25, 26, 31 und 34 und dem östlich der Bahnstrecke liegenden Gebäude Fasanenweg 14 zwecks Überprüfung der prognostizierten Erschütterungseinwirkungen durchführen lassen. Denn obwohl sich eine Betroffenheit durch Überschreitung des Anhaltswertes $A_{r(\text{Nacht})}$ für Wohngebiete nach DIN 4150 Teil 2 bei gleichzeitiger Erhöhung der Vorbelastung um mehr als 25 % für 37 Gebäude ergeben könnte, hat die bisher an sieben westlich der Bahnstrecke liegenden Gebäuden durchgeführte und dokumentierte erschütterungstechnischen Untersuchung nur eine tatsächliche Betroffenheit für das Gebäude Auf der Mirz 8 ergeben.

Da das Ausmaß der Erschütterungseinwirkungen vorab nicht mit Genauigkeit zu ermitteln ist, sind die notwendigen Bestandsaufnahmen und Beweissicherungsmessungen, die Grundlage für die eventuelle Erforderlichkeit späterer Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen sein werden, bei den potentiell betroffenen Gebäuden durchzuführen.

Für die Gebäude Auf der Mirz 1, 2e, 8, 25, 26, 31 und 34 wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die erstellten Prognosen über die Erschütterungsimmissionen durch den Schienenverkehr innerhalb von 6 bis 12 Monaten nach Aufnahme des Betriebes der neu gebauten S-Bahn-Strecke durch Nachmessungen zu überprüfen. Die Ergebnisse der Überprüfung sind dem Eisenbahn-

Bundesamt, Außenstelle Köln, binnen 3 Monaten nach der Durchführung der Messungen mitzuteilen. Sollte die messtechnische Überprüfung der Prognose ergeben, dass die nach Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 heranzuziehenden Anhaltswerte für allgemeine und reine Wohngebiete überschritten werden, ist der Vorhabenträger verpflichtet, binnen 6 Monaten nach Feststellung der Anhaltswertüberschreitung die Durchführung eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens zwecks Festsetzung von Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigung nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, zu beantragen. Dabei sind auch die angrenzenden und potentiell betroffenen Wohngebäude auf der Mirz 2, 2c, 2d, 3, 4, 5, 6, 7a, 7b, 7c, 7d, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 30 und 32 einzubeziehen.

Der sekundäre Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken in Gebäuden durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Wegen der Abhängigkeit des sekundären Luftschalls von den tatsächlich auftretenden Erschütterungen und von den näher zu untersuchenden baulichen Gegebenheiten der zu Schwingungen angeregten Gebäude behält sich die Planfeststellungsbehörde nach dem Eingang der vom Vorhabenträger vorzulegenden Unterlagen eine abschließende Entscheidung über die ggf. erforderlichen Schutzmaßnahmen bzw. die Entschädigung nach § 74 Abs. 3 VwVfG vor.

Im Übrigen wird auf die Bewertung unter B.4.7 und B.4.8 verwiesen.

A.5.6 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

In Anlehnung an die Technischen Regeln der LAGA wird für das Bauvorhaben 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 festgestellt werden, ist der Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, 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 gemäß § 19 Abs. 1 WHG 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, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, vorzulegen. Der Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, 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 Zwischenlagerung und der Entsorgung die TRGS 517 und TRGS 519 zu beachten.
- Der bei den Abbrucharbeiten anfallende unbelastete Bauschutt ist, sofern möglich, einer Bauschuttrecyclinganlage zuzuführen oder auf dem Betriebsgelände wiedereinzubauen.
- Belastete Böden haben vor Wiedereinbau in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, eine Immobilisierung zu erfahren.
- Die Richtlinie 836 (Erdbauwerke planen, bauen und instand halten) der Deutschen Bahn AG ist zu beachten.
- Für die Abfuhr überschüssiger Bodenmassen sind vor Beginn zugelassene Entsorgungsanlagen im Regierungsbezirk Köln als geeignete Endlager dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, zu benennen.
- Das Verdünnungs-, Vermischungs- und Verschlechterungsverbot der Technischen Regeln der LAGA ist zu beachten.

Spezielle Vorgehensweise bei den verschiedenen Bodenklassen:

- Zum Schutz von Boden und Grundwasser sind für den Unter- und Oberbau nur nicht auswaschbare und nicht wassergefährdende Böden zu verwenden. Der Nachweis, dass es sich um nicht auswaschbare und nicht wassergefährdende Böden handelt, ist dem Rhein-

Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, jeweils vor dem Wiedereinbau schriftlich vorzulegen und deren Unbedenklichkeitsbescheinigung einzuholen. Diese ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, vorzulegen. Vorher sind ein Probenahmekonzept und der zu untersuchende Parameterumfang (u.a. LAGA, PSM) in Verbindung mit den bereits vorliegenden Voruntersuchungen mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, 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.

- Für belastete Böden und Abbruchmassen sind die Randbedingungen für den Wiedereinbau mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde, abzustimmen. Die Regelungen der LAGA sind zu beachten. Dazu ist der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde vor Beginn der Maßnahme ein Detailkonzept vorzulegen, welches konkrete Aussagen zur erforderlichen Begleitanalytik, zu Randbedingungen für den Wiedereinbau, evtl. erforderliche Zwischenlager usw. enthält. Das 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.
- Die 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, Außenstelle Köln, Sachbereich 2, und der Unteren Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörde vorzulegen.

A.5.6.1 Trinkwasserschutz, Durchführung der Baumaßnahme im Wasserschutzgebiet

Die geplante S-Bahn-Strecke verläuft zwischen dem Planfeststellungsabschnittsanfang und Bau-km 4,720 in der Wasserschutzzone III B der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet und zwischen Bau-km 4,720 und dem Planfeststellungsabschnittsende in der Wasserschutzzone III A.

In der Wasserschutzzone III A des Wasserwerks Meindorf im unteren Sieggebiet dürfen nur Böden der Einbauklasse Z 0 wieder eingebaut werden.

Innerhalb der Wasserschutzzone III A ist aufgrund der Wasserschutzgebietsverordnung die Verwertung (der Wiedereinbau) von Recyclingmaterial und Altschotter verboten.

Die in der Wasserschutzzone III B gemäß § 4 Abs. 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. Ggf. ist durch weitere Vorkehrungen nachweislich sicherzustellen, dass auch im Fall von Stakregenereignissen in zeitlicher Nähe zu einer Herbizidapplikation kein Eintrag dieser Stoffe in das Grundwasser erfolgt.

Insbesondere ist das Verbot zur Verwertung (zum Wiedereinbau) von Recyclingbaustoffen und Altschotter zu beachten.

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

Die Mitarbeiter des Auftragnehmers 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 Sicherungs- und Vorsorge-maßnahmen 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 Betriebs 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 entsprechenden 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. Die Gesamtmenge an wassergefährdenden Stoffen ist auf maximal 10 m³ je Baustelleneinrichtungsfläche zu begrenzen.

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.

A.5.6.2 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 Grundwassermessstellen vorgenommen werden müssen, sind diese durch eine Fachfirma ausführen zu lassen. Eine Beschreibung der baulichen Veränderung als auch eine Neuvermessung der Grundwassermessstelle in der Höhe ist dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, unaufgefordert zu übersenden.

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

Sofern es zu einem Neubau der Grundwassermessstelle kommt, ist das DVGW-Arbeitsblatt W 121 zu beachten. Die Ausführungspläne wie auch die exakte Einmessung (Höhe, Koordinaten) der neu errichteten Grundwassermessstelle sind dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, unaufgefordert vorzulegen.

Für den Fall, dass es zu einem Rückbau der Grundwassermessstelle kommt, sind besondere Vorkehrungen zu treffen. Die fachlichen Grundlagen zum Rückbau von Grundwassermessstellen 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 Rhein-Sieg-Kreis, Untere Wasserbehörde, unaufgefordert darüber zu informieren.

A.5.6.3 Durchführung der Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet der Sieg

Der Bezirksregierung Köln, Dezernat 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 (einschließlich notwendiger Baustelleneinrichtungen im Hochwasserabflussprofil) mit der Bezirksregierung Köln, Dezernat 54, detailliert abzustimmen, um den besonderen Anforderungen der extrem schnell steigenden Sieghochwässer zu genügen.

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

Der Vorhabenträger ist zwecks Wiederherstellung einer stabilen Grasnarbe für die Pflege und Unterhaltung der durch die Bauarbeiten in Anspruch genommenen Rasenflächen im Überschwemmungsgebiet der Sieg bis zum Ende des auf den Abschluss der Bauarbeiten folgenden Jahres zuständig.

A.5.7 Abfallwirtschaft

Die bei der Baumaßnahme anfallenden Abfallstoffe sind gemäß den Bestimmungen des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz - KrW-/AbfG) vom 27.09.1994 (BGBl. I S. 2705), in der aktuellen Fassung, der geordneten Entsorgung zuzuführen. Der Abfallverwertung ist dabei Vorrang vor der sonstigen Entsorgung einzuräumen.

Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen und schadlosen sowie möglichst hochwertigen Verwertung sind Bau- und Abbruchabfälle nach Maßgabe der Verordnung über die Entsorgung von gewerblichen Siedlungsabfällen und bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung - GewAbfV) vom 19.06.2002 (BGBl. I S. 1938), in der aktuellen Fassung, getrennt zu halten, zu lagern, einzusammeln, zu befördern und einer Verwertung zuzuführen.

A.5.7.1 Entsorgung/Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter

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

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

Der Nachweis der korrekten Entsorgung der Abfälle hat entsprechend den Bestimmungen der Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung - NachwV) vom 20.10.2006 (BGBl. I S. 2298), in der aktuellen Fassung, mittels des Entsorgungsnachweisverfahrens zu erfolgen.

Zur Dokumentation der korrekt durchgeführten Entsorgungs- und Verwertungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger oder einem beauftragten Sachverständigen die Entsorgungsbelege zusammenzustellen. Diese Zusammenstellung muss eine detaillierte Beschreibung des Abfallanfalls und der Separierungsmaßnahmen sowie Entsorgungsnachweise, Begleit- und Übernahmescheine sowie sonstige Lieferbelege enthalten. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind diese Unterlagen dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für technischen Umweltschutz, vorzulegen.

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 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 Anschluss- und Benutzungszwang an 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 und 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.

Generell sind bei Aufbringung und Einbringung von Materialien auf oder in den Boden die Anforderungen der §§ 6, 7, 8 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und des § 12 der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) zu beachten. Einzelvorhaben mit einer Materialmenge von mehr als 800 m³ sind der Rhein-Sieg-Kreis, Amt für technischen Umweltschutz, unter Verwendung der im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen vom 04.02.2004 veröffentlichten Formblätter 156, 157, 158 und 159 zu dokumentieren.

Beim Rückbau anfallende Bahnschwellen aus Holz sind aufgrund der Imprägnierung mit Teerölen als gefährlicher Abfall ordnungsgemäß unter dem Abfallschlüssel 17 02 04 (Holzabfälle mit schädlichen Verunreinigungen) zu entsorgen. Sofern die Bahnschwellen weiter verwendet werden sollen, ist der Einsatz nur im Rahmen der restriktiven Regelungen der Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung - GefStoffV) vom 26.11.2010 (BGBl. I S. 1643), in der aktuellen Fassung, 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 170507* (Gleisschotter, der gefährliche Stoffe enthält) oder Abfallschlüssel 170508 (Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 170507* fällt) durchzuführen. Der Wiedereinbau des Altschotters ist auch außerhalb von Schutzgebieten mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Der Wiedereinbau von auffälligen Böden, die Verlagerung von Böden (auch von unauffälligem Bodenmaterial), sowie der Einbau von Recyclingbaustoffen sind vorab mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. 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.

Für die Verfüllung von Baugruben sowie sonstige Bodenauffüllungen darf nur inertes Bodenmaterial eingesetzt werden. Bauschutt oder sonstige hohlraumschaffende, auslaugbare, verrottende oder anderweitig wassergefährdende Stoffe dürfen nicht eingebaut werden.

Sollten bei den Bauarbeiten Hinweise auf bislang nicht bekannte Kontaminationen festgestellt werden, bei denen der Verdacht besteht, dass sie den Boden oder das Grundwasser verunreinigen können, oder werden verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, ist gemäß § 2 Abs.1 des Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbodenschutzgesetz-LBodSchG) vom 09.05.2000 (GV. NRW S. 439), in der aktuellen Fassung, unverzüglich der Rhein-Sieg-Kreis, Amt für technischen Umweltschutz, und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, zu benachrichtigen. Gegebenenfalls ist ein sachverständiger Gutachter mit der Untersuchung der Kontamination zu beauftragen (zur räumlichen Eingrenzung des Schadens, Entnahme

von Proben und Veranlassung von Analysen). Das Untersuchungsprogramm und die Entsorgung sind in Absprache mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für technischen Umweltschutz, durchzuführen.

Die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen, insbesondere arbeitsschutzrechtlicher Art sowie zu den erforderlichen Untersuchungsmaßnahmen einschließlich der gutachterlichen Begleitung der Maßnahmen, bleibt vorbehalten.

Die durch die Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sind restlos von der Baustelle und ihren benachbarten Flächen zu beseitigen.

Zusätzlich ist bei der Verwertung (Wiedereinbau) von Recyclingmaterial, Altschotter und Bodenaushub innerhalb der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebietes Meindorf zu beachten:

Eingebaut werden darf nur Bodenaushub mit Schadstoffgehalten < Z 1.1 gemäß LAGA-Richtlinie M 20.

Recyclingmaterial und Altschotter müssen hinsichtlich der Schadstoffgehalte die Anforderungen an güteüberwachtes Recyclingmaterial gemäß dem Erlass des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) vom 09.10.2001 erfüllen.

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

Der Einbau von Bodenaushub > Z 0 und < Z 1.1 gemäß LAGA-Richtlinie M 20 bzw. von Recyclingmaterial oder Altschotter ist nur unter einer wasserdichten Decke zulässig.

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

Vor dem Einbau von Recyclingmaterial und Altschotter sind dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für technischen Umweltschutz, 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 160 (Einbau von Recyclingmaterial) des Rhein-Sieg-Kreises einzutragen.

Prüfung und Freigabe der jeweiligen Einzelmaßnahme erfolgen durch den Rhein-Sieg-Kreis.

Überwachung und Dokumentation müssen durch einen unabhängigen Fachgutachter erfolgen.

Der Abschluss der Einzelmaßnahme bedarf der Abnahme durch den Rhein-Sieg-Kreis und ist rechtzeitig vorher anzuzeigen.

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

A.5.7.2 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:

Vor Beginn der Baumaßnahme ist dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, der Untersuchungsbericht zu den durchgeführten umwelttechnischen Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 vorzulegen.

Alle Eingriffe in den Untergrund haben ausnahmslos unter fachgutachterlicher Überwachung stattzufinden. Die Bestellung des Gutachters ist dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, spätestens acht Tage vor Baubeginn nachzuweisen.

Vom Gutachter ist ein zusammenfassender Bericht mit Lageplan zu erstellen, aus dem das Ausmaß der Bodenbewegungen, die Lage eventuell gefundener Kontaminationen und die aufgrund der Kontaminationen erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Bodens und des Grundwassers hervorgehen. Dieser Bericht ist dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, bis spätestens zwei Monate nach Beendigung der Gesamtmaßnahme unaufgefordert zuzuleiten.

Belasteter Bodenaushub mit schädlichen Verunreinigungen (> Z 2 gemäß LAGA-Richtlinie M 20) ist als besonders überwachungsbedürftiger Abfall entsprechend zu separieren und ordnungsgemäß zu beseitigen.

Werden bei den Bauarbeiten verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, die im Rahmen der Vorkundung nicht erfasst wurden, ist unverzüglich der Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, zu informieren.

A.5.7.3 Allgemeine Hinweise zur Abfallwirtschaft

Der Vorhabenträger ist als Besitzer der auf dem Grundstück beim Abbruch anfallenden Abfälle für deren ordnungsgemäße Zuführung zur Verwertung bzw. Beseitigung verantwortlich, auch wenn er sich zur Erfüllung dieser Pflichten eines Unternehmens bedient (§ 16 KrW-/AbfG).

Bei Fragen der Abfallvermeidung, -verwertung und -beseitigung stehen die Abfallberatung des Rhein-Sieg-Kreises, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft (Tel.: 02241/13-2759 und 3163), sowie die Abfallberatung der Rhein-Sieg-Abfallwirtschaftsgesellschaft - RSAG (Tel.: 02241/306-306) zur Verfügung.

A.5.8 Arbeitsschutz

A.5.8.1 Gefährdungsbeurteilung

Vor Beginn der Baudurchführung ist eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 des Gesetzes über die Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten bei der Arbeit (Arbeitsschutzgesetz - ArbSchG) vom 07.08.1996 (BGBl. I S. 1246), in der aktuellen Fassung, aufzustellen.

A.5.8.2 Arbeiten im Bereich von Gleisen

Zur Abwendung von Gefahren aus dem Bahnbetrieb ist bei Arbeiten im Gleisbereich während der Baumaßnahme die Unfallverhütungsvorschrift GUV-V D 33 (Arbeiten im Bereich von Gleisen) zu beachten. Insbesondere hat der Unternehmer geeignete betriebliche Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherheitsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

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.

A.5.9 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Schutzmaßnahmen an nicht zu rodenden Gehölzen

Vorhandene und nicht zu entfernende Bäume und Gehölzbestände sind entsprechend DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) 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.

Rückschnitte und Rodungen von Gehölzen

Notwendige und genehmigte Gehölzbeseitigungen sind gemäß § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542) und § 64 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG NW) vom 21.07.2000 (GV. NRW S. 568), jeweils in der aktuellen Fassung, auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken und aus Gründen des Artenschutzes nicht in der Zeit zwischen dem 1. März und dem 30. September durchzuführen.

Kleintierdurchlässe in den Lärmschutzwänden

Die Lärmschutzwände sind außerhalb der bebauten Ortsbereiche mit Durchlässen im Abstand von 20 m als Vermeidungsmaßnahme auszustatten, um die Trennwirkung für Klein- und Kleinstlebewesen zu reduzieren.

Gestaltung der Lärmschutzwände

Die Gestaltung der Lärmschutzwände ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Sankt Augustin abzustimmen. Die den Berechnungen zugrunde gelegte Lärmschutzwirkung muss sichergestellt werden (z.B. Berücksichtigung möglicher Reflexionen an transparenten Lärmschutzelementen). Ebenso ist die Begrünung der Lärmschutzwände mit der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Naturschutzfachliche Bauüberwachung

Neben der erforderlichen spezifischen Bauüberwachung hinsichtlich des Artenschutzes (insbesondere für die Amphibien- und Reptilienpopulationen) ist eine naturschutzfachliche Bauüberwachung des Gesamtbauvorhabens erforderlich. Die dafür eingesetzte Fachkraft ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, vor Beginn der Baumaßnahme namentlich zu benennen. Es soll sich um eine Fachkraft der Fachrichtungen Biologie, Landespflege oder einer vergleichbaren Qualifikation handeln. Es ist sicherzustellen, dass diese Fachkraft alle Schutzmaßnahmen wirksam überprüfen kann.

Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 13) festgesetzten Maßnahmen sind unverzüglich umzusetzen und ein Jahr nach Beginn der Baumaßnahmen fertigzustellen. Soweit Maßnahmen auf Flächen vorgesehen sind, die für die Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden, sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahmen fertigzustellen. Eventuelle Verzögerungen der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, unverzüglich mit Begründung für die Verzögerung mitzuteilen. Die Fertigstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, unverzüglich anzuzeigen.

Dingliche Sicherung der 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 Deutschen Bahn AG als Eingriffsverursacher zur Durchführung und Finanzierung der erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

Mahd der Ausgleichs- und Ersatzflächen, Verbot des Einsatzes von Pflanzenbehandlungsmitteln

Die Pflege der im Maßnahmenplan dargestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen, auch der trassenfernen Maßnahmenflächen, ist nur mit mechanischen Verfahren (Mahd, Rückschnitt) zulässig. Der Einsatz von Pflanzenbehandlungsmitteln zur Vegetationskontrolle ist nicht zulässig.

Ersatzmaßnahme E 1

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:

Saatgut	Menge in kg/ha
Gräser	
Lolium perenne	10
Festuca rubra rubra	5
Poa pratensis	2
Festuca pratensis	1
Alopecurus pratensis	1
Arrhenatherum elatius	1
Summe Gräser	20
Kräuter	
Achillea millefolium	0,5
Crepsi biennis	2
Centaurea jacea	3
Lotus corniculatus	0,5
Lotus uliginosus	1
Sanguisorba officinalis	2
Knautia arvensis	1
Summe Kräuter	10
Summe Gräser und Kräuter	30

Als Grundlage für die angestrebte Entwicklung einer arten- und blütenreichen Wiesenvegetation 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 ist daher, wie auch im Maßnahmenblatt ausgeführt, die Entwicklung der Fläche für Tagfalter. Der erste Schnitt ist daher bis zum 1. Juni durchzuführen. Ein Fünftel der Fläche ist bei der ersten Mahd auszusparen. Die zweite Mahd ist ab dem 1. 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 und der oben beschriebenen naturschutzfachlichen Zielsetzung ist auch von einer organischen Düngung mit Stallmist oder Gülle abzusehen.

Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung zur Meldung von Kompensationsmaßnahmen ist der Unteren Landschaftsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises als katasterführende Stelle nach Abschluss der Planfeststellungsverfahren zum Bau der S-Bahn 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. Auch die Umsetzung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen ist dem Rhein-Sieg-Kreis, Untere Landschaftsbehörde, als katasterführende Stelle mitzuteilen. Insbesondere für die kartographische Darstellung der Kompensationsflächen ist eine digitale Datenbereitstellung als shape-files für den Rhein-Sieg-Kreis hilfreich. Hinsichtlich des genauen Datenformates wird eine frühzeitige Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde empfohlen.

Artenschutz

Neben einer generellen naturschutzfachlichen Bauüberwachung des Gesamtbauvorhabens ist eine im Hinblick auf den Artenschutz und insbesondere hinsichtlich der Amphibien- und Reptilienpopulationen spezifische Bauüberwachung und ein entsprechendes Monitoring in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde erforderlich.

Im Rahmen dieses Monitorings ist die Entwicklung der Populationen in den ersten drei Jahren kontinuierlich zu beobachten. Sobald ein Rückgang einer Population erfolgt, sind unverzüglich im Einvernehmen mit der Unteren Landschaftsbehörde geeignete Gegenmaßnahmen zu treffen. In diesem Fall verlängert sich die Verpflichtung zur Beobachtung der Population, bis deren Stabilisierung nachgewiesen ist.

Während der Bauphase ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, sowie der Unteren Landschaftsbehörde alle drei Monate und nach Abschluss der Baumaßnahme jährlich ein Bericht zur Durchführung der Maßnahmen und zur Entwicklung der Populationen der streng geschützten Arten vorzulegen.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind von einer Fachkraft Kontrollbegehungen durchzuführen. Die Begehungen müssen zu einem Zeitpunkt erfolgen, bei dem mit einer hohen Aktivität der Tiere zu rechnen ist. Gefährdete Exemplare sind durch den Experten abzufangen und in Ausweichlebensräume umzusiedeln. Die Gestaltung der Ausweichlebensräume muss im Einvernehmen mit der Unteren Landschaftsbehörde erfolgen.

Die von Zauneidechsen besiedelten Bereiche außerhalb des Baustellenbereichs sind als Bautabuzonen auszuweisen und vor jeglicher Beanspruchung durch Bauarbeiten durch Bauzäune zu schützen. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind für die Bereiche, die von Zauneidechsen besiedelt sind und deren Inanspruchnahme für die Baumaßnahme zwingend ist, in unmittelbarer Nachbarschaft vor Beginn der Baumaßnahme Ausweichlebensräume anzulegen, die von der Art bisher nicht besiedelt sind. Vor Durchführung der entsprechenden Maßnahmen sind alle Baumaßnahmen, die zu einer Gefährdung der Zauneidechse führen können, unzulässig. Die Bautabuzonen bzw. die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen sind nach Beendigung der Bauarbeiten dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Die im Maßnahmenblatt A 4.1 vorgeschlagene zweijährige Mahd ist wechselweise in Abschnitten durchzuführen.

Eine Inanspruchnahme der Gruben Deutag und Bergmann, insbesondere der Grubenböschungen, durch Baustelleneinrichtungen, Lagerung von Material aller Art, Befahren und Betreten während der Bauphase ist durch geeignete Maßnahmen (Absperrungen) zu verhindern.

Während der Bauphase sind geeignete Ausstiegshilfen (z.B. Matten, Strohballen) für Kleintiere in die offenen Kabeltröge einzubringen. Auf Anordnung der ökologischen Bauaufsicht sind weitergehende Querungshilfen einzusetzen.

Während der Wanderungszeiten der Amphibienarten Kreuzkröte und Wechselkröte dürfen keine Oberbodenlager angelegt werden. Die Oberbodenmieten sind mit einem funktionsfähigen provisorischen Amphibienschutzzaun einzugrenzen, der von innen durch Anböschung von den Amphibien

überwunden werden kann. Die Aufstellung des Amphibienschutzzaunes um die Oberbodenlager muss sicherstellen, dass Wanderungen zum und vom Laichgewässer während der relevanten Wanderungszeiten möglich bleiben. Eventuelle Fangeinrichtungen müssen in den Wanderungszeiten regelmäßig kontrolliert, geleert und von Gefahrenquellen freigehalten werden. Die gefangenen Amphibien sind so zu verbringen, dass diese ihre Wanderungen entsprechend der jahreszeitlichen Zielrichtung barrierefrei fortsetzen können.

Die zu errichtenden Oberleitungsmasten müssen der Technischen Unterlage 997.9114 (Vogelschutz an Oberleitungsanlagen) entsprechen, um das Risiko einer Gefährdung durch Stromschläge zu minimieren. Danach sind die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten an Oberleitungsanlagen entweder für diese ungefährlich zu gestalten oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen ist zu verhindern. Im Bereich der Siegaue sind Trägerseile der Oberleitungen durch Markierungen gegen Anflug von Vögeln zu sichern.

A.5.10 Bodendenkmalschutz

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 DSchG NW ist die Entdeckung von Bodendenkmälern in oder auf einem Grundstück unverzüglich der Gemeinde oder dem Landschaftsverband anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind nach § 15 Abs. 2 DSchG NW auch der Eigentümer und die sonstigen Nutzungsberechtigten sowie der Leiter der Arbeiten, bei denen das Bodendenkmal entdeckt worden ist, sobald sie von der Entdeckung erfahren. Die Anzeige eines Verpflichteten befreit die übrigen.

§ 16 Abs. 1 DSchG NW bestimmt, dass die zur Anzeige Verpflichteten das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu erhalten haben. Auf die Wartepflichten für die Fortsetzung der Bauarbeiten nach § 16 Abs. 2 DSchG NW wird hingewiesen.

A.5.11 Landwirtschaft

Zur Durchführung des Bauvorhabens ist die dauerhafte und bauzeitliche Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen erforderlich. Die betroffenen Grundeigentümer und Pächter sind rechtzeitig vor Inanspruchnahme der in den Grunderwerbplänen dargestellten und im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Flächen zu unterrichten, um Vorkehrungen und Maßnahmen zur Bestellung ihrer Flächen treffen zu können.

Zur Rekultivierung der Baustelleneinrichtungsflächen, Oberbodenmieten und zurück zu bauenden Baustraßen ist eine rückstandsfreie Räumung der Flächen von Fremdstoffen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und das Aufbringen des zwischengelagerten Oberbodens erforderlich.

Bei der Baustellenabwicklung und der Festlegung von Umleitungsstrecken sind die Belange der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe zu berücksichtigen. Die Betriebe dürfen nicht von ihren landwirtschaftlich genutzten Flächen abgeschnitten werden.

A.5.12 Neue oder anzupassende Kreuzungen

Für neue Kreuzungen sind mit den jeweiligen Kreuzungsbeteiligten neue Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen, für anzupassende Kreuzungen sind die bestehenden Kreuzungsvereinbarungen entsprechend zu ändern.

A.5.13 Kampfmittelfunde

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder werden solche aufgefunden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen. Deren Anweisungen ist Folge zu leisten.

Das Merkblatt des Kampfmittelräumdienstes für das Einbringen von Sondierbohrungen ist zu beachten.

A.5.14 Allgemein zu beachtende Vorschriften

Bei der Ausführungsplanung, dem Bau und Betrieb der Anlage sind insbesondere zu beachten:

- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG),
- die Regeln der Sicherheitstechnik und die Verkehrssicherungspflicht; insbesondere hat der Vorhabenträger bei der Durchführung der Baumaßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen des Straßenverkehrs ausgeschlossen werden,
- die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer sowie die Betriebssicherheitsverordnung,
- die Vorschriften für Bauarbeiten BGV C 22,
- die Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV),
- die Arbeitsstättenrichtlinien (ASR),
- das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) sowie die Baustellenverordnung (BaustellV) in jeweils aktueller Fassung.

Grundsätzlich dürfen nur zugelassene Baustoffe, Bauteile und Bauarten verwendet werden. Bei Verwendung ungeregelter Bauprodukte und/oder Bauarten sind Zustimmungen im Einzelfall bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes in Bonn zu beantragen.

A.5.15 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.6 Kosten

Die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

B.1.1.1 Veranlassung

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. Eine wesentliche Verbesserung wird durch den Ausbau des Bahnnetzes und die 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-Bahn-Linie S 13 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 etwa 13 km lange, elektrifizierte S-Bahn-Strecke 2695 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel soll auf eigenem Gleiskörper östlich/bergseitig der Gleise der rechten Rheinstraße (Strecke 2324) geführt werden. Vorrangiges Ziel ist hierbei, beide Strecken möglichst gebündelt zu führen und dabei die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

B.1.1.2 Einordnung in Ausbaupläne und planungsrechtliche Gegebenheiten

In Abschnitt 6.2 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1998 ist der Bau der S-Bahn-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel unter Punkt 3 als „bereits zuge-sagte bzw. begonnene Maßnahme“ aufgeführt. Der ÖPNV-Bedarfsplan wurde von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium aufgestellt und in der Fassung vom 01.10.1998 im Ver-kehrsausschuss des Landtags verabschiedet.

Der Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags hat am 11.05.2006 das Einvernehmen zur Integ-rierten Gesamtverkehrsplanung und zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Teil Schiene herge-stellt. Der Bau der S-Bahn-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist dort als indisponibles Vorhaben im Netz der Deutschen Bahn AG aufgeführt.

Die wesentlichen Aussagen für einen gezielten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur finden sich auch im Landesentwicklungsplan (LEP) Nordrhein-Westfalen wieder. Folgende Punkte sind hierbei her-vorzuheben:

- 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 Schienpersonennahverkehrs (SPNV).

Die Gebietsentwicklungspläne (GEP) legen auf Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplanes die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung der Regierungsbezirke und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsge-biet fest. In der Konzeption für den Schienenpersonennahverkehr im Gebietsentwicklungsplan für den Teilabschnitt Region Bonn (Kreisfreie Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) ist die grundsätzli-chen Zielsetzungen einer Verbesserung des schienengebundenen öffentlichen Personennahver-kehrs mit aufgeführt. Die Schienenstrecken, auf denen parallel Nah-, Regional- und Fernverkehr abgewickelt wird, sind so auszubauen, dass sie ihre Funktionen auch bei steigenden Anforderun-gen ohne Einschränkungen erfüllen können. Insbesondere die Nah- und Regionalverkehrsbedie-nung, die auf gemeinsamen Gleisen betriebsbedingt nachrangig gefahren wird, ist durch geeigne-te Maßnahmen in der Qualität weiterzuentwickeln. Darunter fällt unter anderem auch der S-Bahn-Ausbau bzw. die Weiterentwicklung des Regional-Express-Verkehrs. Der Nah- und Regionalver-kehr darf nicht infolge von Kapazitätsengpässen im Fernverkehr (besonders Güterfernverkehr auf der rechtsrheinischen Strecke) behindert und in seiner Funktionsfähigkeit eingeschränkt werden (Abschnitt 3.1.2 des Gebietsentwicklungsplans bzw. Regionalplans, Stand: Dezember 2006). Die Trasse der vorhandenen Strecke 2324 bzw. der S-Bahn-Strecke 2695 ist im Planteil des Gebiets-entwicklungsplanes als Bestand bzw. Bedarfsplanmaßnahme dargestellt.

Weiterhin ist eine Verknüpfung der Städte Köln und Bonn mit dem Köln-Bonner Flughafen „Kon-rad Adenauer“ durch eine S-Bahn ein wesentlicher Bestandteil der im Zuge des Umzuges des Parlamentes von Bonn nach Berlin geschlossenen Vereinbarung vom 29.06.1994 über die Aus-gleichsmaßnahmen für die Region Bonn.

B.1.1.3 Betriebliche Grundlagen

Zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel erhält die neu zu bauende S-Bahn-Strecke 2695 einen von der vorhandenen Infrastruktur der rechten Rheinstrecke (Strecke 2324 Mülheim/Ruhr - Nie-derlahnstein) unabhängigen eigenen Fahrweg.

Auf der zu bauenden S-Bahn-Strecke 2695 Troisdorf - Bonn-Oberkassel wird entsprechend der Bestellung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland bzw. des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg die S-Bahn-Linie S 13 verkehren.

Auf der Kölner S-Bahn-Stammstrecke verkehren neben der S-Bahn-Linie S 13 die S-Bahn-Linien S 6, S 11, S 12 und die Regionalbahn RB 25 (zukünftig S 14). Weiterhin ist für die Gestaltung der

Infrastruktur eine Taktverdichtung des Fahrplankontaktes der S-Bahn zwischen Bergisch-Gladbach und Köln-Worringen auf einen 10 Minuten-Takt zu berücksichtigen, so dass 18 Züge je Stunde und Richtung planerisch zu berücksichtigen sind (entspricht einer Zugfolgezeit von 200 Sekunden).

Das S-Bahn-Netz Köln ist auf das Zentrum Köln fixiert. Die Leistungsfähigkeit der S-Bahn-Stammstrecke Köln zwischen Köln Hansaring und dem Abzweig Posthof mit den S-Bahn-Stationen Köln Hansaring, Köln Hauptbahnhof und Köln-Deutz bildet die Prämisse für den Aufbau und die Fahrplankonstruktion aller S-Bahn-Linien, die die S-Bahn-Stammstrecke Köln befahren. Damit muss der Fahrplan der S-Bahn S 13 in das vorgegebene Taktraster der anderen S-Bahn-Linien, mit denen die S-Bahn S 13 gemeinsam die S-Bahn-Stammstrecke Köln nutzt, hineinpassen. Direkte Abhängigkeiten gibt es mit den S-Bahn-Linien S 6, S 12 und S 13. Diese verkehren zwischen Horrem und Abzweig Flughafen Nord in einem um 10 Minuten versetzten Taktfahrplan.

Demzufolge ist die Eisenbahninfrastruktur im Bereich zwischen Troisdorf und Friedrich-Wilhelms-Hütte so auszubauen, dass in diesem Bereich die im 20 Minuten-Taktfahrplan vorgesehenen und an dieser Stelle notwendigen Begegnungen der S-Bahn-Züge stattfinden können. Im weiteren Verlauf wird die S-Bahn-Strecke südlich von Friedrich-Wilhelms-Hütte bis Menden eingleisig ausgeführt. Zwischen Menden und Bonn-Beuel ist im zweigleisigen Streckenabschnitt ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt Bonn-Vilich geplant. Bedingt durch die sich aus dem zusätzlichen Halt der S-Bahn S 13 in Bonn-Vilich ergebenden Fahrzeitverlängerungen ist es im beengten Streckenabschnitt zwischen Bonn-Vilich und Bonn-Beuel zwingend notwendig, die neue S-Bahn-Strecke zweigleisig auszubauen. Südlich von Bonn-Beuel wird die S-Bahn-Strecke bis zum Bahnhof Bonn-Oberkassel eingleisig gebaut. In diesem Abschnitt liegt auch der neue Haltepunkt Bonn-Ramersdorf.

B.1.1.4 Abschnittsbildung

Gesamtvorhaben

Die Verlängerung der S-Bahn-Linie S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel soll durch den geplanten ein- bzw. zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke 2695 parallel zu der rechtsrheinischen Strecke 2324 erfolgen.

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

In den beiden Planungsabschnitten stellen sich die einzelnen Planfeststellungsabschnitte folgendermaßen dar:

Planfeststellungsabschnitt 1 Troisdorf, km 1,458 - km 3,986
Parallelführung der S-Bahn-Strecke zur vorhandenen Strecke mit Umbau des Haltepunktes Friedrich-Wilhelms-Hütte und Querung der Siegaue

Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin, km 3,986 - km 6,870
Parallelführung der S-Bahn-Strecke zur vorhandenen Strecke mit Neubau des Haltepunktes Menden

Planfeststellungsabschnitt 3 Bonn-Vilich, km 6,870 - km 9,600
Parallelführung der S-Bahn-Strecke zur vorhandenen Strecke mit Neubau des Haltepunktes Bonn-Vilich

Planfeststellungsabschnitt 4 Bonn-Beuel, km 9,600 - km 11,420
Parallelführung der S-Bahn-Strecke zur vorhandenen Strecke mit Umbau des Bahnhofs Bonn-Beuel

Planfeststellungsabschnitt 5 Bonn-Oberkassel, km 11,420 - km 14,220 sowie km 94,200 - km 94,498 der Strecke 2324

Parallelführung der S-Bahn-Strecke zur vorhandenen Strecke mit Neubau des Haltepunktes Bonn-Ramersdorf und Umbau des Bahnhofs Bonn-Oberkassel

Planfeststellungsabschnitt 2

Der Planfeststellungsabschnitt 2 befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Sankt Augustin. Er ist insgesamt 2887 m lang. Die nördliche Planfeststellungsgrenze liegt in der Gemarkung Niedermenden, Flur 3502 bei km 3,983. Die südliche Grenze liegt bei km 6,870 in der Gemarkung Hangelar, Flur 219. Naturschutzrechtlich erforderliche Kompensationsmaßnahmen werden darüber hinaus im Stadtgebiet Siegburg durchgeführt.

Im Planfeststellungsabschnitt 2 verläuft die neue S-Bahnstrecke 2695 zunächst westlich und ab dem Haltepunkt Menden östlich der vorhandenen Strecke 2324 Mülheim/Ruhr - Niederlahnstein.

B.1.1.5 Untersuchte Varianten und Begründung der gewählten Trasse

Abschnitt nördliche Planfeststellungsgrenze bis Haltepunkt Menden, km 3,983 - km 5,000

Zunächst war in der betrieblichen Aufgabenstellung für diesen Bereich ein eingleisiger Streckenausbau auf der Ostseite der bestehenden Strecke 2324 vorgesehen. Im Rahmen der Vorplanung wurde jedoch festgestellt, dass auf Grund der sehr nahe gelegenen Bebauung im Bereich Fasannenweg ein Wohngebäude abgerissen werden müsste. Das zusätzliche Gleis wird deshalb auf der Westseite gebaut.

Der Abstand der neuen Trasse zur vorhandenen Strecke richtet sich nach den Abständen der bestehenden Mastgasse auf der Westseite. Dies hat auch den Vorteil, dass während der Bauzeit der Betrieb auf der stark befahrenen Güterzugstrecke möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Bei der Erweiterung des Streckenquerschnitts auf der Westseite ergibt sich folgende Gleisbelegung:

- Der eingleisige Streckenabschnitt der S-Bahn-Strecke 2695 wird über das jetzige Richtungsgleis Bonn - Troisdorf der Strecke 2324 geführt.
- Das heutige Richtungsgleis Bonn - Troisdorf wird auf dem jetzigen Richtungsgleis Troisdorf - Bonn der Strecke 2324 geführt.
- Für das Richtungsgleis Troisdorf - Bonn der Strecke 2324 wird eine neue Bahntrasse geschaffen.

Abschnitt Haltepunkt Menden bis südliche Planfeststellungsgrenze, km 5,000 - km 6,870

Südlich des Haltepunktes Menden kann ein Ausbau des Streckenquerschnitts nur auf der Ostseite der bestehenden Strecke erfolgen. Wegen der sehr nahe gelegenen Autobahn A 59 und dem geplanten Autobahnausbau reicht der zur Verfügung stehende Raum nicht für einen zweigleisigen Neubau auf der westlichen Seite aus. Daraus leitet sich auch die neue Lage des Bahnsteigs für die S-Bahn im Haltepunkt Menden ab.

B.1.1.6 Bauliche Maßnahmen

Gleisanlagen

Die neu zu errichtenden Bahnanlagen im Planfeststellungsabschnitt 2 umfassen im Wesentlichen den Bau der ein- bzw. zweigleisigen S-Bahn-Strecke neben dem vorhandenen Streckenquerschnitt sowie den Bau des S-Bahn-Haltepunktes Menden.

Für die S-Bahn-Strecke wurde die konventionelle Oberbauart Schotterbett mit Betonschwellen gewählt. Die Entwurfsgeschwindigkeiten betragen 120 km/h für die S-Bahn und 140 km/h für den Güterverkehr/Fernverkehr.

An der nördlichen Planfeststellungsgrenze beginnt der eingleisige Streckenausbau mit dem Verschwenken des vorhandenen Gleises in Richtung Troisdorf auf das vorhandene Gleis in Richtung Bonn, das Gleis in Richtung Bonn wird westlich der vorhandenen Strecke neu gebaut. Bis zum Haltepunkt Menden verläuft das neue Gleis für den Güterverkehr im Abstand von 6,05 m auf der Westseite der Strecke 2324. Für die Höhenlage des neuen Gleises sind die heutigen Gleishöhen der Strecke 2324 maßgebend, die Trasse verläuft hier in Dammlage. Kurz vor dem Haltepunkt Menden wird das neue Güterzuggleis auf das bestehende Streckengleis in Richtung Bonn zurückgeführt. Das Gleis in Richtung Troisdorf, das bis hier auf dem ehemaligen Streckengleis in Richtung Bonn geführt wurde, wird ebenfalls auf das bestehende Streckengleis in Richtung Troisdorf zurückgeführt.

Mit Anordnung der Überleitweiche in km 4,970 beginnt der zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Strecke über den Haltepunkt Menden bis zur südlichen Planfeststellungsgrenze. Unmittelbar hinter der Weiche werden die S-Bahn-Gleise für den neuen Mittelbahnsteig des S-Bahn-Haltepunktes Menden auf einen Gleisabstand von 10,42 m aufgeweitet und hinter dem Haltepunkt auf einen Abstand von 3,80 m wieder zusammengeführt.

Ab dem Haltepunkt Menden werden die S-Bahn-Gleise auf den Regelabstand von 6,05 m zur vorhandenen Strecke geführt. Nach dem letzten vorhandenen Querschnitt wird der Abstand der neuen Trasse über die vorhandenen Maststandorte festgelegt. Der sich ergebende Abstand von 7,46 m wird bis zur südlichen Planfeststellungsgrenze beibehalten. Die Trasse verläuft in diesem Bereich auf Geländeneiveau.

Der Bau des neuen Haltepunktes Menden östlich der Strecke 2324 und der Rückbau des Bahnsteigs des bestehenden Haltepunktes ermöglichen einen Gleisabstand von 4,00 m zwischen den Güterzuggleisen.

Die Gleise der S-Bahn werden mit Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb überspannt. Die vorhandenen Oberleitungen der Strecke 2324 werden entsprechend der neuen Gleislage angepasst.

Der in den Planfeststellungsunterlagen beschriebene Rückbau von Gleisanlagen im Bahnhof Menden ist nicht mehr Gegenstand dieser Planfeststellung. Die betrieblich nicht mehr genutzten Gleisanlagen wurden zwischenzeitlich aufgrund einer Plangenehmigung zurückgebaut.

Personenverkehrsanlagen des Haltepunktes Menden

Südlich der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße wird zwischen den Gleisen der S-Bahn-Strecke 2695 ein Mittelbahnsteig gebaut. Der Mittelbahnsteig hat eine Länge von 145 m und eine Höhe von 76 cm über Schienenoberkante. Der Zugang zum Mittelbahnsteig ist über eine Personenunterführung von der Meindorfer Straße aus sowohl über eine Treppe als auch barrierefrei über einen Personenaufzug möglich. Als Wetterschutz ist ein Bahnsteigdach vorgesehen. Der an der Strecke 2324 bestehende Bahnsteig des Haltepunktes Menden wird komplett zurückgebaut.

Straßenüberführung Auf der Mirz in km 4,003

Für den Bau des neuen Gleises muss das bestehende Brückenbauwerk abgebrochen und durch eine neue Straßenüberführung mit einer größeren Stützweite ersetzt werden. Das geplante Brückenbauwerk besteht aus einem einfeldrigen Spannbeton-Überbau. Das Kreuzungsbauwerk muss auf der Ostseite auf Bohrpfählen gegründet werden. Die Hauptabmessungen des Bauwerks sind:

- Überbaulänge 19,45 m
- Überbaubreite 9,50 m
- Konstruktionshöhe 0,85 m
- Stützweite 17,65 m
- Lichte Weite 16,65 m
- Lichte Höhe 5,90 m

Zur Herstellung der lichten Höhe von 5,90 m gemäß Richtlinie 800.01 muss die Gradiente der vorhandenen Straße im Bereich der Brücke um ca. 1,15 m angehoben werden. Die sich beidseitig anschließenden Rampen müssen jeweils auf einer Länge von ca. 100 m gegenüber dem Bestand erhöht werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,15 m wird beibehalten.

Die Straße muss während der Bauzeit komplett gesperrt werden.

Eisenbahnüberführung Auf der Mirz in km 4,414

Der Bau des neuen Gleises bedingt die westseitige Ergänzung der vorhandenen Eisenbahnüberführung um einen eingleisigen Überbau. Durch eine Absenkung der Straßengradienten wird die lichte Höhe der bestehenden Brücke auch unter der neuen Brücke gewährleistet. Das Brückenbauwerk wird als einfeldrige WIB-Konstruktion (Walzträger in Beton) ausgeführt. Der Überbau gründet auf Stahlbeton-Widerlagern und Flügelwänden, die an den Bestand anschließen. Die Hauptabmessungen des Bauwerks sind:

- Überbaulänge 7,15 m
- Überbaubreite 7,16 m
- Konstruktionshöhe 0,41 m
- Stützweite 5,80 m
- Lichte Weite 5,05 m
- Lichte Höhe 2,895 m

Der Neubau des Brückenbauwerks geschieht unter Vollsperrung der Straße.

Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße einschließlich Personenunterführung in km 5,344

Östlich der vorhandenen Eisenbahnüberführung wird eine zusätzliche eingleisige Eisenbahnüberführung über die Meindorfer Straße (L 16n) erforderlich. Der Landschaftsverband Rheinland plant eine Absenkung der Meindorfer Straße, die zu einer Vergrößerung der Durchfahrtshöhe auf 4,20 m führen soll. Durch die Absenkung der Straße bis unterhalb des Grundwasserspiegels wird ein wasserundurchlässiges Wannenbauwerk erforderlich. Dieses Trogbauwerk ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Der vorgesehene Ausbau wird aber bei der Planung für die Erweiterung der Eisenbahnüberführung berücksichtigt.

Im Haltepunkt Menden wird der vorhandene Bahnsteig zurückgebaut und durch einen neuen Bahnsteig zwischen den neuen S-Bahn-Gleisen ersetzt. Als Zugang zum Bahnsteig ist eine Personenunterführung mit Aufzugs- und Treppenanlage am nördlichen Bahnsteigende vorgesehen.

Das neue Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung besteht aus einem einfeldrigen WIB-Überbau. Die Widerlager und Flügelwände gründen auf Bohrpfählen. Stützwände schließen die Zwischenräume zur bestehenden Brücke. Zur Einhaltung der lichten Höhe wie unter der vorhandenen Brücke wird die Meindorfer Straße auf einer Länge von ca. 40 m abgesenkt. Die Hauptabmessungen der Eisenbahnüberführung sind:

- Überbaulänge 14,60 m
- Überbaubreite 5,05 m
- Konstruktionshöhe 0,60 m
- Stützweite 12,75 m
- Lichte Weite 11,00 m
- Lichte Höhe 3,37 m

Die Personenunterführung wird als Stahlbetonrahmen ausgebildet. Der Zugang wird in die südöstliche Flügelwand integriert. Am Ende der Personenunterführung gelangt man auf der Nordseite über einen Aufzug zum Bahnsteig. Auf der gegenüberliegenden Südseite ist eine zweiläufige Stahlbetontreppe mit einem Zwischenpodest und einer Breite von 2,40 m geplant. Die Hauptabmessungen der Personenunterführung sind:

- Länge 10,50 m
- Lichte Weite 3,00 m
- Lichte Höhe 2,50 m

Straßenüberführung Feldweg in km 6,742

Die Verbreiterung der Bahntrasse und die Vergrößerung der lichten Höhe auf 5,90 m bedingen den Rück- und Neubau des östlichen Widerlagers sowie den Neubau des Überbaus als Zweifeldträger in Stahlverbundkonstruktion mit Mittelstütze. Das westliche Widerlager bleibt weitgehend erhalten. Die Gradienten des Feldwegs muss für die Einhaltung der lichten Höhe auf der Ostseite der geplanten Trasse um bis zu 0,13 m angehoben werden. Die Fahrbahnbreite von 4,50 m wird entsprechend dem Bestand beibehalten. Die Hauptabmessungen sind:

- Überbaulänge 24,30 m
- Überbaubreite 6,85 m
- Konstruktionshöhe 0,60 m
- Stützweite 11,53 m und 11,22 m
- Lichte Weite 10,63 m und 10,37 m
- Lichte Höhe 5,90 m

Der Feldweg muss während der Bauzeit komplett gesperrt werden.

Stützwände

Stützwände sind dort vorgesehen, wo aus Platzgründen der Höhenunterschied nicht durch eine Böschung überwunden werden kann. In folgenden Bereichen werden Stützwände errichtet:

Lage		Höhe		Länge	Beschreibung
von Bau- km	bis Bau- km	max.	min.		
5,250	5,290	3,00 m	0,50 m	40 m	Bereich Lagerhallen Haltepunkt Menden
5,538	5,586	1,50 m	0,50 m	30 m	Bereich Lagerhallen Haltepunkt Menden
4,260	4,333	2,00 m	0,50 m	73 m	Bereich Straße Auf der Mirz

Anpassungen am Straßen- und Wegenetz

Im Zuge der neu zu errichtenden Straßenüberführung Auf der Mirz und der daraus resultierenden Anhebung des Straßenniveaus müssen die angrenzenden Verkehrsflächen auf einer Länge von ca. 100 m auf der Ost- und der Westseite angepasst werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,15 m wird beibehalten.

Durch die Verbreiterung der Gleisanlagen auf der Westseite der vorhandenen Bahnstrecke muss die parallel verlaufende Straße Auf der Mirz ebenfalls in westlicher Richtung verschoben werden. Die ca. 85 m lange Straßenverlegung endet vor der neu zu erstellenden Eisenbahnüberführung Auf der Mirz. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 4,50 m wird beibehalten.

Durch die Überbauverbreiterung der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße muss die Landesstraße L 16n in diesem Bereich auf einer Länge von ca. 40 m abgesenkt werden. Der Straßenquerschnitt ändert sich nicht.

Der im bestehenden Zustand parallel zur Bahnstrecke geführte Wirtschaftsweg unterhalb der Straßenüberführung Feldweg in km 6,742 wird zur Verringerung der Stützweiten bzw. der Überbauhöhen nicht mehr im Querschnitt der Brücke geführt. Der Weg wird zukünftig südlich der Planfeststellungsgrenze auf einen Abstand von ca. 16 m zum östlichen S-Bahn-Gleis verlegt. In nördlicher Richtung erfolgt zunächst die Anbindung an einen in östlicher Richtung verlaufenden Wirtschaftsweg. Nach Kreuzung der Zufahrtsrampe zum Brückenbauwerk wird der Weg über eine Rampe in westlicher Richtung zunächst parallel zur Brücke und dann in nördlicher Richtung parallel zur S-Bahn-Strecke geführt. Die Wegeverlegung endet nach ca. 450 m unmittelbar im Einfahrbereich des Haltepunktes Menden.

Die Gradiente des Feldweges muss im Brückenbereich zur Einhaltung der lichten Höhen auf der Ostseite der geplanten Trasse maximal um 0,13 m angehoben werden.

Für die Bauarbeiten an der Straßen- und der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz wird die Straße während der Bauzeit des jeweiligen Brückenbauwerks komplett für den Verkehr gesperrt. Für die Errichtung des nördlichen bzw. südlichen Widerlagers der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße wird während der Bauzeit jeweils der rechte bzw. linke Fahrstreifen gesperrt. Der Wirtschaftsweg im Bereich der Straßenüberführung Feldweg muss für die Dauer der Baudurchführung gesperrt werden.

Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenandienung

Für die Baustelleneinrichtung (Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen) werden möglichst Flächen des Streckenausbaus genutzt. Die Baustelleneinrichtungsflächen, die für die Errichtung der einzelnen Bauwerke erforderlich sind, liegen jeweils in deren Nahbereich. Die Erschließung der Baustelle und der Massentransport erfolgt zum Teil auf der Trasse der S-Bahn und über Baustraßen im Trassenbereich.

Die überörtliche Andienung der Baustelle erfolgt über die Autobahn A 560 und die Landstraße L 16. Die Durchfahrung des Stadtteils Menden kann so vermieden und die Belastung der Anwohner mit Lärm, Abgasen und Verschmutzung so weit wie möglich verringert werden.

Die lokale Erschließung der Baustelle erfolgt über die Meindorfer Straße und einen parallel zur Autobahn A 59 geführten Wirtschaftsweg auf der Westseite der Bahnstrecke entlang der Kläranlage sowie auf der Ostseite über die Meindorfer Straße und die Kirchstraße.

Versorgungsanlagen

Bei den Baumaßnahmen werden mehrere vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Fernmeldeleitungen gekreuzt oder berührt. Sicherungen, Änderungen und Verlegungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern durchgeführt. Die vorhandenen Leitungen, Kabel und Kanäle wurden in die Leitungspläne (Anlage 8) übernommen.

B.1.2 Verfahren

B.1.2.1 Antrag

Die DB ProjektBau GmbH hat mit Schreiben vom 16.04.2003, Az.: B-W-TP Köl 122 - Sj, die Planfeststellung nach § 18 AEG für den Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin, Strecke 2695 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, km 3,983 - km 6,870, beantragt. Der Antrag ist am 17.04.2003 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 25.06.2003 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Überarbeitete Unterlagen wurden mit Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 14.08.2003 vorgelegt.

Auf Antrag des Vorhabenträgers hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 24.11.2003 wurde die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.2.2 Anhörungsverfahren für die Ursprungsplanung

B.1.2.2.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Bezirksregierung Köln hat die folgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände durch Übersendung einer Ausfertigung der Antragsunterlagen mit Schreiben vom 26.01.2004 um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 08.04.2004 gebeten:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 26
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 35

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 53
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 62
- Stadt Sankt Augustin
- Stadt Siegburg
- Rhein-Sieg-Kreis
- Staatliches Umweltamt Köln, Außenstelle Bonn
- Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen, Oberhausen
- Rheinisches Amt für Denkmalpflege, Pulheim
- Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln
- Landschaftsverband Rheinland, Dezernat 2, Köln
- Landwirtschaftskammer Rheinland, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Bonn
- Amt für Agrarordnung, Siegburg
- Kreisbauernschaft Siegburg e.V.
- Staatliches Forstamt Eitorf
- Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen, Krefeld
- Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis, Siegburg
- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin
- Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg
- Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle West, Köln
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn
- Oberfinanzdirektion Köln
- Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf
- Deutsche Telekom AG, Köln
- ish GmbH & Co. KG, Netzplanung, Krefeld
- RWE Transportnetz Strom GmbH, Dortmund
- RWE Rhein Ruhr Netzservice GmbH, Regionalzentrum Westliches Rheinland, Euskirchen
- RWE Rhein Ruhr AG, Regionalzentrum Sieg, Siegburg
- Arcor AG & Co., Region West, Köln (zwischenzeitlich: DB Telematik GmbH, Region West, Köln; jetzt: DB Systel GmbH, Region West, Köln)
- NetCologne GmbH, Köln
- PLE.doc GmbH, Essen
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg
- Rotterdam-Rijn Pijpeleiding Maatschappij N.V., Den Haag
- GasLINE GmbH & Co. KG, Essen
- Sieg Fischerei-Genossenschaft, Hennef

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 27.02.2004, Az.: GS/GS 3 - 6275 -
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 35, Schreiben vom 12.02.2004
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 53, Schreiben vom 14.04.2004, Az.: 53.1.10.9-172/04
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 62, Schreiben vom 27.01.2004, Az.: 62.5
- Stadt Siegburg, Schreiben vom 12.03.2004, Az.: 61
- Rheinisches Amt für Denkmalpflege, Pulheim, Schreiben vom 09.02.2004, Az.: Spi-Hoe-1774-2004
- Landschaftsverband Rheinland, Dezernat 2, Köln, Schreiben vom 20.02.2004, Az.: 24.22/20
- Amt für Agrarordnung Siegburg, Schreiben vom 15.03.2004, Az.: 52246
- Wasserverband Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 16.02.2004, Az.: Ti.
- Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle West, Köln, Schreiben vom 09.03.2004
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn, Schreiben vom 12.02.2004
- DB Telematik GmbH, Köln, Schreiben vom 05.04.2004, Az.: D.KFF-W-P
- Rotterdam-Rijn Pijpeleiding Maatschappij N.V., Den Haag, Schreiben vom 24.03.2005, Az.: B-3.13/23486

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, Schreiben vom 02.04.2004, Az.: 51.1-9.1.2
- Stadt Sankt Augustin, Schreiben vom 23.03.2004, Az.: 6/10-He, und städtisches Büro für Natur und Umweltschutz, Schreiben vom 06.04.2004, Az.: BNU-Ka./He.
- Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 07.04.2004 und 17.05.2004, Az.: 61.3 Schaar.
- Staatliches Umweltamt Köln, Schreiben vom 26.03.2004, Az.: 53.1-8.2 (SU) 4
- BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NW e.V. (Stellungnahme für Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen), Schreiben vom 05.03.2004, 14.04.2005 und 15.09.2005
- NABU Rhein-Sieg e.V. (Stellungnahme für Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen), Schreiben vom 14.04.2004
- Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn, Schreiben vom 22.03.2004 und 31.03.2003, Az.: 333.45-600.14/00-001
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn, Schreiben vom 31.03.2004, Az.: 4200.2310-Ldt-642_61_2.1_59
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln, Schreiben vom 22.03.2004, Az.: 4600-23.10/Fuh_Plafe-2_S13
- Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Bonn, Schreiben vom 26.02.2004, Az.: Verhaag
- Rheinischer Landwirtschafts-Verband e.V., Kreisbauernschaft Siegburg e.V., Schreiben vom 08.03.2004
- Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen, Schreiben vom 17.03.2004, Az.: 31.30/352/2004
- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin, Schreiben vom 20.02.2004
- Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg, Schreiben vom 02.02.2004, Az.: 990-00/10 Schw/Ho
- Deutsche Telekom AG, Bochum, Schreiben vom 24.03.2004, Az.: PTI 21 Ref-PM
- ish GmbH & Co. KG, Krefeld, Schreiben vom 04.03.2004
- RWE Transportnetz Strom GmbH, Dortmund, Schreiben vom 19.02.2004, Az.: ETE-N-LP/2371/Mu/40.154/Lw, und RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, Schreiben vom 31.03.2005, Az.: ERNN-H-LP/2371/Mu/50.421/Lw
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Siegburg, Schreiben vom 01.04.2004, Az.: V-SP-SU/We-St
- PLE - Pipeline Engineering GmbH, Essen, Schreiben vom 01.04.2004, Az.: ELT ves NVW OG 21.11, und E.ON Engineering GmbH, Gelsenkirchen, Schreiben vom 05.04.2005, Az.: KPL/NVW 21.11
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg, Schreiben vom 12.02.2004
- Sieg Fischerei-Genossenschaft, Hennef, Schreiben vom 02.04.2004, Az.: TH-1

Die Bezirksregierung Köln hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 20.04.2004 an die DB ProjektBau GmbH zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt.

B.1.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden in der Stadt Sankt Augustin am 28.01.2004 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden in der Stadt Siegburg am 28.01.2004 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an den Anschlagtafeln ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg der 08.04.2004.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von Privatpersonen eingegangen.

Die Bezirksregierung Köln hat die 104 gültigen Einwendungen von Privatpersonen mit Schreiben vom 07.05.2004 an die DB ProjektBau GmbH zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt.

Die 104 Privatpersonen, die gültige Einwendungen zugesandt hatten, erhielten mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 17.06.2004 eine Zwischennachricht, die den fristgerechten Eingang der Einwendung bestätigte. Die Bezirksregierung Köln hat diejenigen privaten Einwender schriftlich benachrichtigt, die ungültige Einwendungen zugesandt hatten.

B.1.2.2.3 Erörterung

Die Bezirksregierung Köln hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 12.04.2005 im Ludwig-Erhard-Saal der Konrad-Adenauer-Stiftung, Rathausallee 12, 53757 Sankt Augustin erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und betroffenen Privatpersonen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 14.03.2005 unter Beigabe einer Erwidernng des Vorhabenträgers auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Die betroffenen Privatpersonen erhielten auch ein Informationsblatt der Bezirksregierung Köln mit Erläuterungen zum Planfeststellungsverfahren und Informationen für den Erörterungstermin.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden in der Stadt Sankt Augustin am 23.03.2005 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden in der Stadt Siegburg am 16.03.2005 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Köln am 12.04.2005 eine Niederschrift gefertigt. Die Niederschrift wurde mit Schreiben vom 20.04.2005 an die beim Erörterungstermin vertretenen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange, Verbände und Privatpersonen versandt. Der DB ProjektBau GmbH wurden die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse mit Schreiben vom 26.04.2005 übersandt. Das Eisenbahn-Bundesamt erhielt ebenfalls mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 26.04.2005 die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse zur Kenntnis.

Die Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH zu den Erledigungserfordernissen aus dem Erörterungstermin liegt mit Schreiben vom 27.06.2006 vor.

B.1.2.3 Anhörungsverfahren für die Planänderungen des 1. Deckblatts

Die Berücksichtigung der Erledigungserfordernisse aus dem Erörterungstermin vom 12.04.2005 und die Fortschreibung der Planung führten zur Änderung der Planunterlagen im 1. Deckblatt.

Das 1. Deckblatt hat folgende wesentliche Änderungen zum Gegenstand:

- Anpassung der Streckenentwässerung einschließlich der Versickerungsmulden
- Bau eines Versickerungsbeckens bei Bau-km 3,865
- Verringerung des Gleisabstandes
- Änderung der Bauwerksabmessungen einiger Straßen- und Eisenbahnüberführungen
- Vergrößerung der Höhe der Schallschutzwand von 2,50 m auf 3,00 m zwischen Bau-km 4,045 und Bau-km 4,405 sowie weitere Anpassungen der Schallschutzwände
- Bau einer Stützwand zwischen Bau-km 4,260 und Bau-km 4,333
- Verringerung der Bahnsteighöhe am Haltepunkt Menden von 96 cm auf 76 cm
- Verschiebung des bahnparallelen Wirtschaftsweges zwischen Bau-km 6,246 und Bau-km 6,730 und Bau eines Wirtschaftsweges zwischen Bau-km 4,150 und Bau-km 4,260
- Reduzierung der trassenfernen landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen im Stadtgebiet Siegburg

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte der Bezirksregierung Köln und der DB ProjektBau GmbH Bedenken wegen der Durchführung des Mischbetriebs auf der S-Bahn-Strecke und der Reduzierung der Bahnsteighöhe am Haltepunkt Menden mitgeteilt.

Mit der Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 17.11.2006 konnten die Bedenken des Eisenbahn-Bundesamtes ausgeräumt werden.

Die Überleitung von Zügen der Rhein-Sieg-Eisenbahn von Bonn-Beuel über die S-Bahn-Strecke 2695 bis nach Friedrich-Wilhelms-Hütte bzw. bis nach Bonn-Oberkassel war schon Bestandteil des Ausgangsverfahrens und stellt keine Änderung im Deckblattverfahren dar. Es handelt sich um wenige Züge in der Woche, so dass von einem S-Bahn-Betrieb auszugehen ist. Dennoch musste der für den Mischbetrieb vorgesehene Gleisabstand von 4,0 m bei der S-Bahn-Strecke vorgeesehen werden. Diese Änderungen betreffen insbesondere die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3, weil in den Planfeststellungsabschnitten 1 und 4 dieser größere Gleisabstand bereits überwiegend vorgeesehen war und im Planfeststellungsabschnitt 5 nur ein eingleisiger Ausbau erfolgen soll.

Ein reiner S-Bahn-Betrieb ist nicht möglich, weil der Anschluss der Rhein-Sieg-Eisenbahn in Bonn-Beuel über die S-Bahn-Strecke erfolgt. Auf der bestehenden Strecke 2324 werden Transporte mit Lademaßüberschreitung durchgeführt, die nur Bahnsteighöhen bis 55 cm zulassen. Ein Unterschied der Gleislagen der S-Bahn-Strecke 2695 zur Strecke 2324 von 41 cm bei den Mittelbahnsteigen in Bonn-Beuel und Bonn-Oberkassel wäre nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand herstellbar (z.B. Abbruch der vorhandenen Personenunterführungen). Der Bau- und Finanzierungsvertrag der S-Bahn-Strecke sieht ebenfalls eine Bahnsteighöhe von 76 cm vor.

Schließlich hat auch das Betriebskonzept Auswirkungen auf die Bahnsteighöhe. Um südlich von Bonn-Oberkassel das Konzept auf der rechten Rheinseite mit zwei Zügen je Stunde und Richtung aufrecht erhalten zu können, ist die Weiterleitung eines Zuges der S-Bahn S 13 über Bonn-Oberkassel hinaus bis nach Linz/Rhein vorgesehen (Bedienkonzept gemäß Landtagsdrucksache 13/1436 vom 23.07.2001). Aufgrund der bestehenden Bahnsteighöhen auf der Strecke 2324 mit maximal 55 cm, bisher überwiegend jedoch nur 38 cm, ist der Einsatz von S-Bahn-Zügen mit einer Wagenbodenhöhe von 96 cm ausgeschlossen.

Aus diesen Gründen werden die Bahnsteighöhen zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel einheitlich mit 76 cm ausgeführt. Die Änderungen der Bahnsteighöhen und des Gleisabstandes wurden in die Deckblätter aller Planfeststellungsabschnitte eingearbeitet.

B.1.2.3.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Bezirksregierung Köln hat die folgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände durch Übersendung einer Ausfertigung der Planunterlagen des 1. Deckblatts mit Schreiben vom 21.11.2006 um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 05.01.2007 gebeten:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 26
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 35
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 53
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 62
- Stadt Sankt Augustin
- Stadt Siegburg
- Rhein-Sieg-Kreis
- Staatliches Umweltamt Köln, Außenstelle Bonn
- Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen, Oberhausen
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln
- Landwirtschaftskammer Rheinland, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Bonn
- Amt für Agrarordnung, Siegburg
- Kreisbauernschaft Siegburg e.V.
- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin
- Deutsche Telekom AG, Köln

- ish GmbH & Co. KG, Netzplanung, Krefeld
- RWE Transportnetz Strom GmbH, Dortmund
- RWE Rhein Ruhr AG, Regionalzentrum Sieg, Siegburg
- Arcor AG & Co., Region West, Köln (zwischenzeitlich: DB Telematik GmbH, Region West, Köln; jetzt: DB System GmbH, Region West, Köln)
- PLE.doc GmbH, Essen (jetzt: E.ON Engineering GmbH, Gelsenkirchen)
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg

Die Bezirksregierung Köln hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 15.01.2007 an die DB ProjektBau GmbH zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 35, Schreiben vom 28.11.2006
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, Schreiben vom 29.01.2007, Az.: 51.1-9.1.2/SU
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 65 (früher: Dezernat 53), Schreiben vom 08.01.2007, Az.: 65.1.10.9-238/07
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 62, Schreiben vom 17.11.2006, Az.: 62.5
- Stadt Siegburg, Schreiben vom 03.01.2007, Az.: 61 23-6
- Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Bezirksstelle für Agrarstruktur Köln, Schreiben vom 03.01.2007, Az.: 23.523
- Amt für Agrarordnung Siegburg, Schreiben vom 20.12.2006, Az.: 52246

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 26, Schreiben vom 04.01.2007, Az.: 26.4 - 61.07.06 -
- Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 02.01.2007, Az.: GS/GS 3 - 61.07.06 -
- Stadt Sankt Augustin, Schreiben vom 05.01.2007, Az.: 6/10-MH
- Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 04.01.2007 und 09.02.2007, Az.: 61.3
- Staatliches Umweltamt Köln, Schreiben vom 13.12.2006, Az.: 53.1-8.2 (SU) 4
- BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NW e.V. (Stellungnahme für Landesbüro der Naturschutzverbände), Schreiben vom 27.12.2006 und 01.01.2007
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Bonn, Schreiben vom 03.01.2007, Az.: Az.: 4200/Ldt/2.40.01.41-42-0106-A59
- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin, Schreiben vom 09.01.2007
- Deutsche Telekom AG, Bonn, Schreiben vom 20.12.2006, Az.: PTI 21, PPB 3, Objekt-Nr.: 67640
- ish NRW GmbH, Krefeld, Schreiben vom 20.12.2006
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, Schreiben vom 20.12.2006, Az.: ERNN-H-LP/2371/Mu/54.432/Lw, und vom 01.06.2007, Az.: ERNN-H-LH/2371/Mu/55.460/Hb/Lw
- RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Siegburg, Schreiben vom 03.01.2007, Az.: V-SP-SU/We-St
- E.ON Engineering GmbH, Gelsenkirchen, Schreiben vom 14.12.2006, Az.: KPL/NVW 21.11
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg, Schreiben vom 03.01.2007

B.1.2.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen des 1. Deckblatts haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg vom 23.11.2006 bis 22.12.2006 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden in der Stadt Sankt Augustin am 15.11.2006 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden in der Stadt Siegburg am 15.11.2006 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg der 05.01.2007.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben von Privatpersonen eingegangen.

B.1.2.3.3 Erörterung

Die Bezirksregierung Köln hat die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 04.06.2007 in den Räumlichkeiten der Bezirksregierung Köln, Blumenthalstraße 33, 50670 Köln erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 14.05.2007 unter Beigabe einer Erwiderung des Vorhabenträgers auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden in der Stadt Sankt Augustin am 23.05.2007 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Köln am 04.06.2007 eine Niederschrift gefertigt. Die Niederschrift wurde mit Schreiben vom 06.06.2007 an die beim Erörterungstermin vertretenen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände versandt. Der DB ProjektBau GmbH wurden die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse mit Schreiben vom 05.06.2007 übersandt. Das Eisenbahn-Bundesamt erhielt ebenfalls mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 05.06.2007 die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse zur Kenntnis.

Die Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH zu den Erledigungserfordernissen aus dem Erörterungstermin liegt mit Schreiben vom 08.08.2007 vor.

B.1.2.4 Anhörungsverfahren für die Planänderungen des 2. Deckblatts

Die Berücksichtigung der Erledigungserfordernisse aus dem Erörterungstermin vom 04.06.2007 und die Fortschreibung der Planung führten zur Änderung der Planunterlagen im 2. Deckblatt.

Das 2. Deckblatt hat folgende wesentliche Änderungen zum Gegenstand:

- Überarbeitung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen unter Berücksichtigung der Zugzahlen des fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplans für die Verkehrsprognose des Jahres 2015
- Aktualisierung der Grunderwerbsunterlagen
- Fortschreibung der Planung zu den Sicherungsmaßnahmen an Leitungen und zu den Leitungsverlegungen
- Überarbeitung und Ergänzung des landschaftspflegerischen Begleitplans
- Anpassung der Berechnung zu den Versickerungsanlagen
- Verlegung des Feldwegs an der Straßenüberführung Feldweg zur Verbesserung der Biotopverknüpfung

B.1.2.4.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Bezirksregierung Köln hat die folgenden Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände durch Übersendung einer Ausfertigung der Planunterlagen des 2. Deckblatts mit Schreiben vom 28.04.2008 um Abgabe einer Stellungnahme zunächst bis zum 18.06.2008 und nach Verlängerung der Frist dann bis zum 11.07.2008 gebeten:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (früher: Dezernat 65, davor: Dezernat 53)
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (früher: Staatliches Umweltamt Köln)
- Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis
- Stadt Sankt Augustin
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen, Oberhausen

- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin
- Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bonn
- Deutsche Telekom AG, Köln
- Unitymedia NRW GmbH, Krefeld
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund
- RWE Rhein Ruhr AG, Regionalzentrum Sieg, Siegburg
- NetCologne GmbH, Köln
- E.ON Engineering GmbH, Gelsenkirchen
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH, Köln

Die Bezirksregierung Köln hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17.07.2008 an die DB ProjektBau GmbH zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 (früher: Dezernat 65, davor: Dezernat 53), Schreiben vom 30.05.2008, Az.: (25) 65.1.10.9-265/08
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 33 (früher: Amt für Agrarordnung, Siegburg), Schreiben vom 01.07.2008, Az.: Fe/Heb
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (früher: Staatliches Umweltamt Köln), Schreiben vom 26.06.2008, Az.: 54.D.53.1-8.2 SU
- Wahnbachtalsperrenverband, Siegburg, Schreiben vom 25.06.2008, Az.: Kr/Sch.
- Unitymedia NRW GmbH, Krefeld, Schreiben vom 28.08.2008
- rhenag - Rheinische Energie AG, Siegburg, Schreiben vom 02.06.2008
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH, Köln, Schreiben vom 13.06.2008, Az.: Wi S 13

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

- Kreispolizeibehörde Siegburg, Schreiben vom 17.06.2008, Az.: 61.07.02/61.07.06
- Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, Schreiben vom 11.11.2008, Az.: 51.1-9.1.2-SU/BN
- Stadt Sankt Augustin, Schreiben vom 18.06.2008, Az.: 6/10-MH
- Rhein-Sieg-Kreis, Schreiben vom 14.07.2008 und 27.01.2009, Az.: 61.1
- Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen, Schreiben vom 17.06.2008, Az: RSK 23-02.04 DB/05.08, und BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NW e.V., Schreiben vom 02.03.2009
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln, Schreiben vom 10.06.2008, Az.: 20601/40.400/2.10.07.20/A59/A560
- Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin, Schreiben vom 17.06.2008
- Deutsche Telekom AG, Bonn, Schreiben vom 17.06.2008, Az.: PTI 21, PPB 3, Objekt-Nr.: 67640
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, Schreiben vom 06.06.2008, Az.: ERNN-H-LH/2371/Hb/21.658/Lw
- NetCologne GmbH, Köln, Schreiben vom 06.06.2008
- E.ON Engineering GmbH, Gelsenkirchen, Schreiben vom 09.07.2008 und vom 08.01.2009, Az.: TPL/NVV OG 21.11

B.1.2.4.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen des 2. Deckblatts haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg vom 05.05.2008 bis 04.06.2008 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden in der Stadt Sankt Augustin am 30.04.2008 durch Veröffentlichung im Amtsblatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Sankt Augustin der 18.06.2008.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von Privatpersonen eingegangen.

Die Bezirksregierung Köln hat die 12 gültigen Einwendungen von Privatpersonen mit Schreiben vom 17.07.2008 an die DB ProjektBau GmbH zur Erstellung einer Gegenäußerung übersandt.

Die 12 Privatpersonen, die gültige Einwendungen zugesandt hatten, erhielten mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 17.07.2008 eine Zwischennachricht, die den fristgerechten Eingang der Einwendung bestätigte.

B.1.2.4.3 Erörterung

Die Bezirksregierung Köln hat die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 20.01.2009 im kleinen Ratssaal im Rathaus der Stadt Sankt Augustin, Markt 1, 53757 Sankt Augustin erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 12.12.2008 und den privaten Einwendern mit Schreiben vom 04.12.2008 unter Beigabe einer Erwiderung des Vorhabenträgers auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden in der Stadt Sankt Augustin am 07.01.2009 durch Veröffentlichung im Amtsblatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Bezirksregierung Köln am 20.01.2009 eine Niederschrift gefertigt. Die Niederschrift wurde mit Schreiben vom 04.02.2009 an die beim Erörterungstermin vertretenen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange, Verbände und Privatpersonen versandt. Der DB ProjektBau GmbH wurden die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse mit Schreiben vom 23.01.2009 übersandt. Das Eisenbahn-Bundesamt erhielt ebenfalls mit Schreiben der Bezirksregierung Köln vom 23.01.2009 die Niederschrift und die Erledigungserfordernisse zur Kenntnis.

Die Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH zu den Erledigungserfordernissen aus dem Erörterungstermin liegt mit Schreiben vom 13.02.2009 und 04.11.2009 vor.

B.1.2.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Am 15.06.2009 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens stellte die Bezirksregierung Köln unter Einbeziehung aller abgegebenen Stellungnahmen, Einwendungen, Gegenäußerungen und der in das Verfahren aufgrund der Erörterungstermine eingebrachten Zusagen fest, dass der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel, Planfeststellungsabschnitt 2 Sankt Augustin, vorbehaltlich eines entsprechenden Abwägungsergebnisses und daraus resultierender Nebenbestimmungen grundsätzlich befürwortet wird.

B.1.2.6 Planänderungen für die Beschlussfassung

Die DB ProjektBau GmbH hat mit Schreiben vom 04.11.2009 Änderungen einzelner Planunterlagen für die Beschlussfassung beantragt, um den Erledigungserfordernissen aus dem Erörterungstermin des 2. Deckblatts, zwischenzeitlichen Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und mit Privaten sowie näheren Erkenntnissen bei Erstellung der Ausführungsplanung zu entsprechen.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Änderungen:

- Anpassung der Entwässerungsmulde und der Böschungen im Bereich der Parallellage zur Autobahn A 59 von Bau-km 5,00 bis Bau-km 5,10; hier ergaben sich Überschneidungen der Planungen für den Bau der S-Bahn-Strecke mit den Planungen für den Ausbau der Autobahn, die zwischen der DB ProjektBau GmbH und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt wurden; die Entwässerungsmulde und die Böschungen

sollen beim Bau der S-Bahn-Strecke bereits so errichtet werden, dass sich für die Lärmschutzwände, die voraussichtlich beim Ausbau der Autobahn erforderlich werden, keine Änderungen mehr ergeben

- Verlegung der Weiche 311 im Bahnhof Menden von Bau-km 4,80 nach Bau-km 5,34 aufgrund der Ergebnisse der fahrdynamischen Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung
- Änderung der Lage der Entwässerungsmulde von Bau-km 5,19 bis Bau-km 5,32; zur Umsetzung der bisherigen Planungen wäre eine Winkelstützwand erforderlich geworden, die eine neue Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter zur dinglichen Sicherung der Stützwand erforderlich gemacht hätte; die Verlegung der Versickerungsmulde ist möglich, weil die Versickerungsmulde im Aufweitungsbereich der Gleise für den Haltepunkt Menden liegt
- Änderung des Grunderwerbs im Bereich der Straßenüberführung Auf der Mirz bei lfd. Nr. 7 des Grunderwerbsverzeichnisses; die bisherige Planung hätte den Abbruch einer Grenzmauer auf dem Grundstück erfordert. Das Grundstück soll durch den Weg nunmehr nur noch bis zu dieser Einfriedung in Anspruch genommen werden.

Die Planänderungen bewirken keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten öffentlicher oder privater Belange gegenüber der bisherigen Planung.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 18 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station & Service AG.

B.2.3 Verfahren

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG hat das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes der nach Landesrecht zuständigen Behörde des Landes, in dem die Betriebsanlagen liegen, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Bereich der Eisenbahnen des Bundes berühren. Für das beantragte und planfestgestellte Bauvorhaben ist die Bezirksregierung Köln die nach Landesrecht zuständige Anhörungsbehörde gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG.

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

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln als Anhörungsbehörde gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt, für die Dauer eines Monats öffentlich zur allgemeinen Einsicht ausgelegt.

In der Stadt Sankt Augustin und in der Stadt Siegburg haben die Planunterlagen der Ursprungsplanung vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 und die Planunterlagen des 1. Deckblatts vom 23.11.2006 bis 22.12.2006 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden der Stadtverwaltungen ausgelegt. Die Planunterlagen des 2. Deckblatts haben in der Stadt Sankt Augustin vom 05.05.2008 bis 04.06.2008 öffentlich zur allgemeinen Einsicht während der Dienststunden der Stadtverwaltungen ausgelegt.

Zeit und Ort der öffentlichen Auslegung wurden gemäß § 73 Abs. 5 VwVfG vorher ortsüblich bekanntgemacht.

Die ortsüblichen Bekanntmachungen der öffentlichen Auslegungen der Planunterlagen der Ursprungsplanung erfolgten in der Stadt Sankt Augustin am 28.01.2004 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Foyer des Rathauses sowie auf der Internetseite der Stadtverwaltung. Auf gleiche Weise wurden die öffentlichen Auslegungen der Planunterlagen des 1. und 2. Deckblatts am 15.11.2006 und 30.04.2008 ortsüblich bekanntgemacht. Die ortsüblichen Bekanntmachungen der öffentlichen Auslegungen der Planunterlagen der Ursprungsplanung und des 1. Deckblatts erfolgten in der Stadt Siegburg am 28.01.2004 und 15.11.2006 durch Veröffentlichung im Extra-Blatt und durch Aushang an den Anschlagtafeln.

Während der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen und bis zu zwei Wochen danach konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen die Planung erheben. Bei der ortsüblichen Bekanntmachung ist auf das Ende der Einwendungsfrist hingewiesen worden.

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

Die Erörterungstermine fanden am 12.04.2005 für die Ursprungsplanung, am 04.06.2007 für die Planänderungen des 1. Deckblatts und am 20.01.2009 für die Planänderungen des 2. Deckblatts statt.

Die Erörterungstermine waren gemäß § 74 Abs. 6 VwVfG nicht öffentlich. Eine Benachrichtigung über den jeweiligen Erörterungstermin erhielten deshalb nur diejenigen, die rechtzeitig im Anhörungsverfahren Einwendungen erhoben haben. Der Erörterungstermin ist unter Wahrung einer Ladungsfrist von mindestens einer Woche gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG vorher ortsüblich bekannt gemacht worden. Der Vorhabenträger, die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und anderen Stellen wurden schriftlich von dem Erörterungstermin gemäß § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG benachrichtigt.

Über die Erörterungen hat die Bezirksregierung Köln Niederschriften gefertigt und an die bei den Erörterungsterminen vertretenen Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange, Verbände und Privatpersonen sowie den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde versandt.

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

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das gegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG i.V.m. §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 14.3) enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Gemäß den Unterlagen des Vorhabenträgers, den Stellungnahmen der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbänden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Schutzgut Mensch

Der Neubau der S-Bahn S 13 wirkt sich auf das Schutzgut Mensch insbesondere durch Lärm und Erschütterungen in Wohngebieten bzw. durch die Störung der wohnungsnahen Erholung aus. Hinsichtlich des Verkehrslärms ist der Planfeststellungsabschnitt 2 allerdings durch die bestehende Bahnstrecke 2324 und die Autobahn A 59 vorbelastet.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurde eine schalltechnische Untersuchung nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass sich Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für allgemeine und reine Wohngebiete in der Nacht bis zu einem Abstand von etwa 1150 m von der Bahnlinie ergeben. Zum Schutz der Wohnnutzungen werden umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen bestehend aus insgesamt 2256 m Schallschutzwänden mit einer Höhe von 2,5 m bis 4 m sowie dem Verfahren des besonders überwachten Gleises auf der Strecke 2324 in nahezu dem gesamten Planfeststellungsabschnitt 2 (entsprechend von Bau-km 3,983 bis Bau-km 6,350 der S-Bahn-Strecke 2695) vorgesehen. Auch nach Durchführung der aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleiben Anspruchsberechtigte auf passiven Schallschutz. Hierbei wird von 2633 anspruchsberechtigten Wohneinheiten (beim Einsatz des Verfahrens des besonders überwachten Gleises) ausgegangen. Dies ergibt sich aus der vergleichenden Variantenbetrachtung, die sowohl städtebauliche, landschaftsgestalterische und wirtschaftliche Belange berücksichtigt.

Ergänzend zu den Berechnungen gemäß § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV erfolgte zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung, die Aufschluss über das Vorliegen von gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen aus dem Verkehrslärm 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 des Neubaus der S-Bahn S 13 erfolgt. Im Gegenteil bewirken die für das Vorhaben vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auch für die Gesamtverkehrsbelastung eine Pegelminderung.

Hinsichtlich der Erschütterungen sind maximal 31 Gebäude in einer Entfernung von bis zu 78 m auf der Westseite der S-Bahn-Strecke 2695 und der Strecke 2324 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, weil die Gleise der Strecke 2324, auf denen der für die Erschütterungen maßgebliche Güterverkehr stattfindet, von den Gebäuden abrücken. Durch Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg bzw. am Gebäude, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgesetzt werden, lassen sich die Beeinträchtigungen im Allgemeinen auf ein hinnehmbares Maß reduzieren; ansonsten steht den Betroffenen eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Unter dem Aspekt Tiere und Pflanzen sind zunächst Arten und Schutzgebiete anzusprechen, die auch aus europäischer Perspektive besonders schutzbedürftig sind. Innerhalb des Planfeststellungsabschnitts 2 kommen jedoch keine FFH-Lebensraumtypen vor. Das gemeldete FFH-Gebiet

Sieg, Siegaue, Siegmündung befindet sich außerhalb des Plangebietes des Planfeststellungsabschnitts 2 und wird durch die hier planfestgestellten baulichen Anlagen nicht berührt.

Des Weiteren finden Schutzgebietsausweisungen wie Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete besondere Berücksichtigung. Im Planfeststellungsabschnitt 2 befinden sich keine Naturschutzgebiete, der Planbereich des Planfeststellungsabschnitts 2 berührt aber mehrere Landschaftsschutzgebiete, und zwar die Flächen zwischen der Autobahn A 59 und der Bahnstrecke 2324 westlich von Menden sowie Flächen nördlich, westlich und südlich von Meindorf. Die Flächen werden zum Teil bei der Durchführung des Vorhabens in Anspruch genommen.

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 Baubereiches anschließenden Gehölze bilden jedoch die Gewähr dafür, dass ein bauzeitliches Ausweichen in das Umfeld möglich ist. Die landschaftspflegerischen 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.

Lebensräume der Zauneidechse und der Kreuzkröte werden in Anspruch genommen. Beeinträchtigungen der Zauneidechse und der Kreuzkröte wurden durch die Nebenbestimmungen vermieden.

Schutzgut Boden

Durch die neuen oder geänderten baulichen Anlagen wird insgesamt eine Fläche von 1,843 ha im Planfeststellungsabschnitt 2 versiegelt. Darin eingeschlossen sind die Bodenveränderungen durch Dämme und Einschnitte. Die Verluste betreffen überwiegend deutlich zivilisatorisch vorbelastete Böden. Wenngleich der Ausgleich nur in geringem Umfang durch Entsiegelung erbracht werden kann, erweisen sich die Eingriffe in den Boden als kompensierbar. Der Ausgleich erfolgt vor allem durch neue Böschungen mit Oberbodenauftrag und versickerungsfähige Gleisrandbereiche, der Ersatz durch Nutzungsextensivierung landwirtschaftlicher Flächen (zur Vermeidung flächenhafter Erosion bei Hochwasser der Sieg, zur Schaffung von Retentionsräumen, zur Reduzierung des Einsatzes von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln).

Schutzgut Klima und 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.

Schutzgut Wasser

Das Vorhaben verläuft innerhalb von Wasserschutzgebieten.

Für die Versickerung des Niederschlages sind auf Grund der Bodenverhältnisse zusätzliche Maßnahmen in Form eines Versickerungsbeckens und von Versickerungsmulden mit einer belebten Bodenschicht von 30 cm 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. Veränderungen des Wasserhaushaltes, die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zur Folge haben könnten, sind nicht erkennbar.

Schutzgut Landschaft

Im Planfeststellungsabschnitt 2 befinden sich Gehölzstrukturen auf Bahnböschungen, Gärten, Grünflächen und Ruderalflächen im Bahnhofsbereich Menden. Es handelt sich nicht um als hoch

empfindlich einzustufende Bereiche. Der Streckenabschnitt verläuft überwiegend in leichter Dammlage und in der Ebene und wird teilweise bereits von einer Lärmschutzwand begleitet, so dass hier eine Vorbelastung des Landschaftsbildes besteht. Begleitende Gehölzbestände bleiben teilweise erhalten und wirken sichtverschattend. Die neuen Schallschutzwände werden eingegrünt. Neue hohe Bauwerke werden nicht geschaffen.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Planfeststellungsabschnitt 2 sind keine Baudenkmäler betroffen.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurde zunächst vom Vorkommen archäologisch bedeutsamer Fundstätten ausgegangen, was sich jedoch durch vorgezogene Sondierungen durch das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege nicht bestätigen ließ. Vorkommen von Bodendenkmälern können letztlich nicht ausgeschlossen werden. Durch entsprechende Nebenbestimmungen wird jedoch eine archäologische Sicherung eventueller Funde im Bauverlauf gewährleistet, so dass Beeinträchtigungen des Schutzgutes weitgehend vermieden werden können.

Wechselwirkungen

Zusätzlich zu den unter den einzelnen Schutzgütern beschriebenen Wechselwirkungen sind keine weiteren entscheidungserheblichen Wechselwirkungen erkennbar.

B.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die festgestellten Umweltauswirkungen werden gemäß § 12 UVPG bewertet. Für die Bewertungen sind insbesondere Vorgaben der umweltrechtlichen Fachgesetze maßgeblich.

Schutzgut Mensch

Das Vorhaben erweist sich unter Aspekten des Immissionsschutzes als genehmigungsfähig.

Die Immissionsgrenzwerte lassen sich durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen 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 Entlastung der Anwohner in Bezug auf den Gesamtverkehrslärm.

Die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind zunächst als erheblich anzusehen. Nach Durchführung der mit diesem Beschluss dem Grunde nach festgesetzten Maßnahmen können die verbleibenden Beeinträchtigungen als hinnehmbar eingestuft werden.

Insgesamt stellen die Erschütterungs- und Lärmimmissionen jedoch unter Umweltgesichtspunkten beim vorliegenden Vorhaben ein zentrales Thema dar.

Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Hinsichtlich der Zauneidechse und der Kreuzkröte 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 Zauneidechse und der Kreuzkröte nicht verletzt.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung von § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist auch für die Artengruppe Vögel festzustellen, dass keine Verbotverletzungen zu befürchten sind. Lebensraumverluste durch Gehölzrückschnitte und -rodungen können durch Ausweichen ins Umfeld kompensiert werden.

Unter artenschutzrechtlichen Aspekten ist das Vorhaben bei Berücksichtigung der festgesetzten Maßnahmen insgesamt als unbedenklich einzustufen.

Das Vorhaben stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft 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 sichergestellt, dass der Eingriff nicht mehr als unbedingt notwendig in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eingreift. Die danach verbleibenden Eingriffe erweisen sich durch die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als kompensierbar.

Die Voraussetzungen für die von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss mit umfassten landschaftsrechtlichen Befreiungen hinsichtlich von Schutzgebieten und -objekten sind ebenfalls gegeben.

Schutzgut Boden

Die Verluste des Bodens sind als erheblich zu bewerten. Die Eingriffe erreichen nach Art und Umfang eine Eingriffsintensität, die bei einem Vorhaben der vorliegenden Größenordnung als unvermeidbar anzusehen ist. Durch die Führung entlang eines bestehenden Schienenweges erfolgen die Verluste in Bereichen, die keine herausragenden Bodenfunktionen aufweisen. Die Beeinträchtigungen des Bodens sind daher insgesamt als hinnehmbar einzustufen.

Schutzgut Klima und 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.

Schutzgut Wasser

Die Maßnahmen zur schadlosen Ableitung des auf den Bahnanlagen anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser stellen einen erlaubnispflichtigen Eingriff in den Wasserhaushalt dar. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis liegen indessen vor. Die Durchführung des Vorhabens im Wasserschutzgebiet kann durch die angeordneten Maßnahmen als unbedenklich gelten.

Schutzgut Landschaft

Der Eingriff in das Landschaftsbild betrifft auch Bereiche mit hoher Bedeutung für die Naherholung. Allerdings wirkt die Parallelführung zur vorhandenen Trasse erheblich eingriffsmindernd, so dass nicht von einem im Verhältnis zum Umfang des Vorhabens unverhältnismäßigen Eingriff gesprochen werden kann. Die Schallschutzwände werden in Abstimmung mit der Stadt Sankt Augustin eingegrünt.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die nicht völlig auszuschließende Notwendigkeit der Sicherung von Bodendenkmälern im Bauverlauf ist unvermeidlich und stellt eine im Rheintal typische Beeinträchtigung bei der Anlage von Infrastruktureinrichtungen dar.

Wechselwirkungen

Zusätzlich zu den unter den einzelnen Schutzgütern beschriebenen Wechselwirkungen sind keine weiteren Wechselwirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung.

B.4 Materielle rechtliche Bewertung

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planfeststellung leitet ihre Rechtfertigung nicht 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. Eine wesentliche Verbesserung wird durch den Ausbau des Bahnnetzes und die 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-Bahn-Linie S 13 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 etwa 13 km lange, elektrifizierte S-Bahn-Strecke 2695 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel soll auf eigenem Gleiskörper östlich/bergseitig der Gleise der rechten Rheinstrecke (Strecke 2324) geführt werden. Vorrangiges Ziel ist hierbei, beide Strecken möglichst gebündelt zu führen und dabei die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

B.4.2 Variantenuntersuchung und Abschnittsbildung

Die Planfeststellung für den Neubau der S-Bahn-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel wurde für fünf Teilabschnitte durchgeführt. Die Gründe für die Bildung der Planfeststellungsabschnitte und die Bedeutung der einzelnen Abschnitte im Rahmen der Gesamtplanung sind unter den Abschnitten A.2, B.1.1.4 und B.1.1.5 beschrieben. Die Abschnittsbildung ermöglichte verschiedene Planungsvarianten. Nach Durchführung der Anhörung für alle Planfeststellungsabschnitte ist auch festzustellen, dass die Abschnittsbildung nicht dazu führte, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst wurden, im Verfahren für den Teilabschnitt unberücksichtigt geblieben sind.

B.4.3 Raumordnung und Landesplanung

In Abschnitt 6.2 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1998 ist der Bau der S-Bahn-Strecke S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel unter Punkt 3 als „bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ aufgeführt. Der ÖPNV-Bedarfsplan wurde von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium aufgestellt und in der Fassung vom 01.10.1998 im Verkehrsausschuss des Landtags verabschiedet.

Der Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags hat am 11.05.2006 das Einvernehmen zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung und zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Teil Schiene hergestellt. Der Bau der S-Bahn-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist dort als indisponibles Vorhaben im Netz der Deutschen Bahn AG aufgeführt.

Die Ziele des Gebietsentwicklungsplanes der Region Bonn/Rhein-Sieg-Kreis, wie z.B. die Verbesserung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, werden durch das Vorhaben erreicht.

B.4.4 Zweck der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung sollen die Eisenbahnbetriebsanlagen in ihr Umfeld eingefügt werden. Derartige Bauvorhaben greifen regelmäßig in bestehende tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zur umfassenden Problembewältigung sind in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Eisenbahn des Bundes als Vorhabenträger, den Trägern öffentlicher Belange (Behörden und Stellen) sowie den Betroffenen mit Ausnahme der Enteignung rechtsgestaltend zu regeln und der Bestand der Anlage öffentlich-rechtlich zu sichern.

B.4.5 Betriebsprogramm

Gegenstand der Planfeststellung ist wie vorstehend ausgeführt die Regelung baulicher Maßnahmen. Die Festschreibung eines Betriebsprogramms oder Verkehrskonzeptes kommt weder nach § 18 AEG noch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in Betracht.

Das Betriebsprogramm findet jedoch Eingang als Prognosegrundlage für die in den schall- und erschütterungstechnischen Berechnungen anzusetzende Anzahl und Art der Züge pro Stunde am Tag und in der Nacht für einen bestimmten Prognosezeitraum.

B.4.6 Lärmschutz

Der Eisenbahnbetrieb auf der vorhandenen Strecke 2324 und auf der neuen S-Bahn-Strecke 2695 führt zu Schallemissionen. Diese werden von der Allgemeinheit und der Nachbarschaft als Schallimmissionen wahrgenommen.

Viele Anwohner befürchten unzumutbare Lärmbelästigungen. Der Lärm führe zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen und zu einer weiteren Einschränkung der Lebensqualität. Aus diesen Gründen wurden weitergehende als die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutzmaßnahmen gefordert.

Für den Schutz vor Lärm bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung eines Schienenweges ergeben sich die rechtlichen Anforderungen aus den §§ 41 bis 43 und 50 BImSchG sowie aus der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

In der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 14.1 B der Planunterlagen sind die Schallimmissionen prognostiziert. Die Bereiche, in denen die Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nicht sichergestellt werden kann und für die deshalb dem Grunde nach ein Anspruch auf ergänzenden passiven Lärmschutz besteht, sind in Anlage 14.1.1 B gekennzeichnet.

Die Anlage 14.4 enthält eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zur Gesamtverkehrslärmbelastung. Es wird der Summenpegel aus dem Schienenverkehrslärm der Strecke 2324 und der S-Bahn-Strecke 2695 und aus dem Straßenverkehrslärm der Autobahnen A 59 und A 560 ermittelt, um zu prüfen, ob die Gesamtverkehrslärmbelastung gesundheitsgefährdende oder entzweignend wirkende Immissionspegel erreicht.

B.4.6.1 Planerischer Lärmschutz

Die Trassierung eines Verkehrsweges soll gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen verhindert werden (planerischer Lärmschutz).

Dieses Optimierungsgebot ist hinsichtlich der von einer neuen S-Bahn-Strecke ausgehenden Verkehrsgeräusche schwer zu erfüllen, weil eine S-Bahn als Nahverkehrsmittel gerade in die Wohngebiete hineingeführt werden muss, wenn sie ihre Verkehrsfunktion erfüllen soll. Die Planung für den Bau der S-Bahn-Strecke 2695 wird insoweit dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG gerecht, indem durch die Bündelung mit der bestehenden Strecke 2324 eine Verlärmung neuer, bislang unbelasteter oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

B.4.6.2 Aktiver Lärmschutz

Da die Parallelführung der neuen S-Bahn-Strecke neben der vorhandenen Strecke zu einer Erhöhung der Lärmbelastung in der Nachbarschaft der Schienenwege gegenüber der Vorbelastung führt, kommt der Zurückhaltung und Reduzierung der von dem Eisenbahnverkehr ausgehenden Lärmimmissionen durch technische Vorkehrungen im Bereich der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) besondere Bedeutung zu. § 41 Abs. 1 BImSchG fordert, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sichergestellt wird, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. § 41 BImSchG ordnet Lärmschutz für den Bau oder die wesentlichen Änderung von Schienenwegen an. Entsprechend gilt auch die zur Durchführung des § 41 BImSchG erlassene 16. BImSchV nach ihrem § 1 Abs. 1 für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen. Mit dem Bau eines Schienenweges i.S. des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau an einer Stelle gemeint, an der bisher kein Schienenweg bestand. Eine wesentliche Änderung eines Schienenweges liegt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein durchgehendes Gleis oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben des Baus der S-Bahn-Strecke 2695 eröffnet. Die bauliche Erweiterung der bestehenden Strecke 2324 im Planfeststellungsabschnitt 2 um zunächst ein durchgehendes Gleis der Strecke 2695 zwischen der Siegquerung und dem Haltepunkt Menden und ab dort um zwei durchgehende Gleise stellt eine wesentliche Änderung eines Schienenweges der Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV dar. Der mit dem Bau neuer durchgehender Gleise verbundene bauliche Eingriff ist erheblich, es wird in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen. Die Änderung ist auch wesentlich, weil sie zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und des dadurch bewirkten Verkehrslärms führt.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

Grundsätzlich sind der Tagwert und der Nachtwert einzuhalten. Jeweils nach der besonderen Nutzung der betroffenen Anlage oder des betroffenen Gebietes nur am Tag oder nur in der Nacht ist bei der Entscheidung über den Lärmschutz der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum heranzuziehen (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV); nur auf den Tagwert kommt es an bei Gebäuden oder Anlagen, die bestimmungsgemäß ausschließlich am Tag genutzt werden, z.B. Kindergärten, Schulen, Bürogebäude.

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für den Eisenbahnverkehrslärm nach der Anlage 2 zur Verordnung ausschließlich zu berechnen.

Vorbelastungen bleiben dabei grundsätzlich unberücksichtigt. Allerdings gehen bei einer wesentlichen Änderung die gesamten Verkehrsgeräusche des geänderten Verkehrsweges in die Berechnung ein, nicht nur die durch die Änderung bewirkten zusätzlichen Geräusche. Die neue Strecke 2695 und die bestehende Strecke 2324 werden als ein einziger Verkehrsweg wahrgenommen, die unterschiedlichen Funktionen der beiden Strecken sind nicht entscheidend. Entsprechend der Berechnungsvorschrift wurde der Beurteilungspegel zunächst für die einzelnen Gleise errechnet. Da es sich um einen mehrgleisigen Schienenweg handelt, wurden dann die Werte der einzelnen Gleise zu einem Beurteilungspegel der einzelnen Strecken und schließlich zu einem Gesamtbeurteilungspegel beider Strecken 2324 und 2695 zusammengefasst. An der bestehenden und eine erhebliche Lärmbelastung verursachenden Strecke 2324, an der im Grunde genommen keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke führen könnten, wird als Folge der gemeinsamen Betrachtung mit der neuen Strecke 2695 also auch eine Lärmsanierung vorgenommen.

Der aktive Lärmschutz hat Vorrang vor dem passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz kann aber unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahme an dem Schienenweg außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Aktiver Lärmschutz kann auch unterbleiben, wenn Anlagen zum Lärmschutz mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Unter Schutzzweck ist eine Reduzierung des Verkehrslärms auf das mit Rücksicht auf die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen zumutbare Maß an Lärmimmissionen (vgl. § 2 der 16. BImSchV) zu verstehen. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Lärmschutzmaßnahmen ist nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung der Lärmschutzmaßnahmen ist in einer ergänzenden Variantenuntersuchung in Anlage 14.1 der Planunterlagen und zusammenfassend unter Abschnitt B.4.6.6 enthalten.

B.4.6.3 Passiver Lärmschutz

Unterbleiben aktive Lärmschutzmaßnahmen oder reichen diese nicht aus, wird der Schutz der Betroffenen nach § 42 BImSchG durch Erstattung der erbrachten Aufwendungen für notwendige Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sichergestellt. Es handelt sich hierbei um eine Entschädigung besonderer Art zur Erstattung erbrachter Aufwendungen als eine Form der Erfüllung des Anspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auf technisch reale Schutzvorkehrungen zur Minderung der Auswirkungen des Verkehrslärms (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, Az.: 4 C 11/87, NVwZ 1989, 255), jedoch nicht um einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist dem Grunde nach festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990, Az.: 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129). Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 14.1.1 B der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG).

Die auf Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnah-

men für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nach § 2 der 24. BImSchV sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Lüftungseinrichtungen sind in den Schlafräumen und den Wohnräumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle auch dann vorzusehen, wenn die erforderliche Schalldämmung der schutzbedürftigen Räume ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bereits vorhanden ist.

In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nacht-Immissionsgrenzwert überschritten ist.

Der Vorhabenträger hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten baulichen Anlagen zu ermitteln oder ermitteln zu lassen, ob und ggf. welche Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen

- vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage. Ihm gleichgestellt sind der Wohnungseigentümer und der Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az.: 11 A 86/95, UPR 1996, 109, DVBl 1996, 921; BVerwG, Urteil vom 16.09.1993, Az.: 4 C 9/91, NVwZ 1994, 682, DVBl 1994, 338).

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist der Vorhabenträger. Er ist Adressat einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Der Vorhabenträger hat mit Beginn der Vorhabensdurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen.

Über die Erstattung ist mit dem Erstattungsberechtigten vor Durchführung der Schutzmaßnahmen eine Vereinbarung zu schließen. Sie soll insbesondere enthalten

- eine kurze Beschreibung der Lärmschutzmaßnahmen,
- die Höhe des veranschlagten Erstattungsbetrages,
- die Festlegung, dass die Erstattung nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen und Vorlage der Originalrechnung nach Maßgabe des geprüften Rechnungsbetrages erfolgt,
- die Verpflichtung des Eigentümers, die Fertigstellung der Schutzmaßnahmen anzuzeigen und zu gestatten, nach vorheriger Terminabsprache die fertig gestellten Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

- eine bauliche Anlage zum baldigen Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (§ 2 Abs. 4 Nr. 1 der 24. BImSchV),
- eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV),
- die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der Anlage, z.B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

B.4.6.4 Besonders überwachtes Gleis

Unebenheiten auf den Schienenfahrflächen (Schienenriffel) tragen maßgeblich zur Entstehung des Rollgeräusches bei Zugfahrten bei. Ein riffelfreies, möglichst glattes Gleis kann demnach den Schienenverkehrslärm wesentlich verringern. Durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises wird der Lärm bereits bei seiner Entstehung im Rad-Schiene-Kontakt reduziert. Beim Einsatz dieses Verfahrens wird der akustische Zustand eines festgelegten Gleisabschnittes in regelmäßigen Abständen mit dem Schallmesswagen überprüft und die Schienenfahrfläche im Bedarfsfall mit einem besonderen Schleifverfahren geschliffen.

Die Tabelle C (Korrekturwert D_{Fb}) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV enthält eine Fußnote, dass für Fahrbahnen, bei denen aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich zu den Korrekturwerten D_{Fb} berücksichtigt werden können.

Entsprechend der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes, Zentrale Bonn, vom 16.03.1998, Az.: Pr. 1110 Rap/Rau 98, kann bei dem Verfahren des besonders überwachten Gleises ein Korrekturwert in Höhe von - 3 dB(A) bei der Berechnung der Emissionen gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturwert D_{Fb}) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgenommen werden. Der Beurteilungspegel kann daher nach Maßgabe der in der Verfügung genannten Nebenbestimmungen um 3 dB(A) gemindert werden.

Der gemäß der 16. BImSchV anzuwendende Grundwert von 51 dB(A) für ein Gleis mit Holzschwelle im Schotterbett kann damit auf 48 dB(A) gesenkt werden. Der Grundwert von 51 dB(A) ist ein Mittelwert für einen durchschnittlichen Schienenzustand, bei einem guten Schienenzustand liegt der Wert bei 48 dB(A), bei einem schlechten Zustand bei 54 dB(A). Damit stellt der um 3 dB(A) verminderte Wert von 48 dB(A) eine garantierte Schwankungsbreite zwischen zwei akustischen Schleifgängen von 45 dB(A) bis 51 dB(A) dar.

Die dauerhafte Gewährleistung der Lärminderung, die mit der Anordnung des besonders überwachten Gleises verbunden sein muss, verlangt nicht, dass zu jedem Zeitpunkt des Schleifzyklus ein Abstand von mindestens 3 dB(A) zum Grundwert von 51 dB(A) eingehalten werden muss, sondern vielmehr, dass dieser Durchschnittswert dauerhaft und im Mittel auf einen um 3 dB(A) niedriger liegenden Wert abgesenkt werden muss (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.08.2007, Az.: 9 B 8/07, DVBl 2007, 1382, UPR 2008, 200).

Diese Anforderungen werden durch die in den Nebenbestimmungen festgesetzten Regelungen erfüllt, indem die Gleise bei Erreichen der Eingriffsschwelle von 51 dB(A) unverzüglich, bei Erreichen der Auslöseschwelle von 50 dB(A) spätestens nach 10 Monaten akustisch zu schleifen sind. Die Überprüfungen mit dem Schallmesswagen sind halbjährlich durchzuführen. Es wird ein durchschnittlicher Pegelanstieg ohne Schleifen von 0,8 dB(A) pro Jahr angenommen.

B.4.6.5 Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen

Können die Lärmimmissionen weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen in Geld auszugleichen (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Das Wohnen umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereiches. Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlage, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sogenannter bebauter Außenwohnbereich,
- sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sogenannter unbebauter Außenwohnbereich, wie z.B. Gartenlauben.

Ob Flächen tatsächlich zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind, ist jeweils im Einzelfall festzustellen. Freiflächen sind gegenüber Verkehrslärm nicht allein deswegen schutzbedürftig, weil die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Vielmehr müssen sie dar-

über hinaus zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.11.1988, Az.: 4 C 11/87, NVwZ 1989, 255).

Ein Außenwohnbereich liegt insbesondere nicht vor bei

- Vorgärten, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen,
- Flächen, die nicht zum Wohnen im Freien benutzt werden dürfen,
- Balkonen, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen.

Die Zumutbarkeitsgrenze ist entsprechend der 16. BImSchV zu bestimmen. Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen. Der Beurteilungspegel ist nach der 16. BImSchV zu berechnen.

Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, so hat der Vorhabenträger unverzüglich durch Gutachten entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinie zu ermitteln, wie hoch die Wertminderung wegen der verbleibenden Beeinträchtigungen zu bewerten ist, und eine Regelung in einem Planergänzungsverfahren zu beantragen.

B.4.6.6 Konzeption des Lärmschutzes im Planfeststellungsabschnitt 2

Für den Bau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel wurden schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen für alle Planfeststellungsabschnitte durchgeführt.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 (Bau-km 3,983 - Bau-km 6,870) hat das Ingenieurbüro Peutz Consult schalltechnische Untersuchungen (Bericht VB 5803-3 vom 04.04.2003 für die Ursprungsplanung, vom 27.06.2006 für das 1. Deckblatt und vom 12.11.2007 für das 2. Deckblatt, Anlage 14.1 der Planunterlagen) und erschütterungstechnische Untersuchungen (Bericht VB 5803-5 vom 12.03.2003 für die Ursprungsplanung, Bericht VY 5803-7 vom 13.11.2007 für das 2. Deckblatt, Anlage 14.2 der Planunterlagen) erstellt.

Ergänzend zu den Berechnungen des Schienenverkehrslärms gemäß § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV erfolgte zusätzlich eine Summenpegelberechnung der Schallimmissionen aus dem Verkehrslärm der Bahnstrecken 2324 und 2695 und der Autobahnen A 59 und A 560 (Bericht 5803-2 vom 07.08.2003 für die Ursprungsplanung, aktualisiert mit Bericht VH 6505-1 vom 10.08.2010 für die Beschlussfassung, Anlage 14.4 der Planunterlagen).

Schließlich wurde als Grundlage für die Bewertung und Abwägung bezüglich der Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz eine Variantenuntersuchung (Bericht VE 5803-7 vom 18.02.2005 für die Ursprungsplanung, aktualisiert mit Bericht VD 6505-2 vom 09.10.2009 für die Beschlussfassung, Anlage 14.1 der Planunterlagen) vom Ingenieurbüro Peutz Consult erarbeitet. Darin wurde insbesondere das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der gelösten Schutzfälle berücksichtigt. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht; einer Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen sowohl tags als auch nachts entsprechen somit zwei Schutzfälle.

B.4.6.6.1 Darstellung der Ergebnisse in Form von Schnittlärmkarten

Um die Auswirkungen der verschiedenen Lärmschutzwandhöhen vor allem im Nahbereich der Bahntrasse anschaulich darzustellen, wurden für repräsentative Querprofile im Planfeststellungsabschnitt 2 zunächst sogenannte Schnittlärmkarten in Form von Schallimmissionsplänen (Isophonen) getrennt für den Tages- (Anlage 1.1, 2.1, 3.1, 4.1, 5.1 zu Bericht VE 5803-7) und Nachtzeitraum (Anlage 1.2, 2.2, 3.2, 4.2, 5.2 zu Bericht VE 5803-7) berechnet und dargestellt, und zwar bei

- Bau-km 4,190 (Kirchstraße und Burgstraße 113, Auf der Mirz 10 und 9)
- Bau-km 4,500 (Von-Galen-Straße und Finkenweg 23a und 35)
- Bau-km 4,840 (Finkenweg und Fasanenweg 24)
- Bau-km 5,142 (Fasanenweg 58)
- Bau-km 5,410 (Johann-Quadt-Straße 2)

Die jeweiligen Differenzen zwischen den Varianten sind auch beim Planungsstand des 2. Deckblatts immer noch gültig (Bericht VD 6505-2) und daher im Hinblick auf die jeweiligen Verbesserungen gegenüber den ursprünglichen Untersuchungen gleich.

B.4.6.6.2 Vergleich der Lärmschutzmaßnahmen an den ausgewählten Einzelpunkten

Um die Auswirkungen der unterschiedlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht nur für die zuvor betrachteten Querprofile im Nahbereich der Bahntrasse, sondern für alle Bereiche im Planfeststellungsabschnitt 2 darzustellen, wurde dann der Beurteilungspegel an allen 55 Immissionsorten der schalltechnischen Untersuchung (Bericht VB 5803-3 vom 12.11.2007) und für alle vorhandenen Geschosse für die untersuchten Lärmschutzwandhöhen berechnet. In der Anlage 6.1 bis 6.4 zu Bericht VE 5803-7 sind die Pegelergebnisse für den Tageszeitraum und in der Anlage 7.1 bis 7.4 zu Bericht VE 5803-7 für den Nachtzeitraum dargestellt.

Die Ergebnisse des Berichtes VE 5803-7 gelten noch für die Zugdaten der Prognose für das Jahr 2010. Die aufgezeigten Pegeldifferenzen bleiben bei der Fortschreibung jedoch unverändert und gelten auch unter Berücksichtigung der aktuellen schalltechnischen Untersuchung für die Prognose des Jahres 2015 (Bericht VB 5803-3 vom 12.11.2007) für alle untersuchten Varianten des Lärmschutzes. Die Beurteilungspegel selbst sind jedoch bei der Prognose für das Jahr 2015 trotz der um 1,2 dB(A) am Tag und 0,7 dB(A) höheren Emissionen in der Nacht wegen des Pegelabschlags von 3 dB(A) bei Anwendung des Verfahrens des besonders überwachten Gleises überall niedriger gegenüber der bisherigen Variantenuntersuchung.

B.4.6.6.3 Beschreibung der schalltechnisch untersuchten Varianten

Vorzugsvariante

Im Planfeststellungsabschnitt 2 werden für die Bebauung östlich der Bahntrasse Lärmschutzwände auf einer Gesamtlänge von etwa 1056 m und für die Bebauung auf der westlichen Seite mit einer Länge von 1200 m als Vorzugsvariante geplant. Zusätzlich ist auf der östlichen Seite der Bahntrassen von km 4,365 bis km 4,681 eine Schallschutzwand mit einer Höhe von etwa 3,0 m über Schienenoberkante für die Wohnbebauung am Fasanenweg bereits vorhanden, sodass in diesem Bereich sowohl nördlich als auch südlich jeweils mit einer geplanten Schallschutzwand angeschlossen wird.

Im Planfeststellungsabschnitt 2 sind mit Stand des 2. Deckblattes folgende Lärmschutzwände geplant:

Lage		Seite	Länge	Höhe über Schienenoberkante
von Bau-km	bis Bau-km			
3,983	4,365	östlich	382 m	2,5 m
4,681	5,010	östlich	329 m	4,0 m
5,010	5,355	östlich	345 m	2,5 m
4,045	4,405	westlich	360 m	3,0 m
5,235	6,070	westlich	840 m	2,5 m

Insgesamt untersuchte Varianten

Die untersuchten aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit Ausnahme des besonders überwachten Gleises sind im Bericht VE 5803-7 vom 18.02.2005 beschrieben und ihre jeweilige lärmindernde Wirkung dargelegt. In der ergänzenden Untersuchung (Berichtes VD 6505-2 vom 09.10.2009) wird das Verfahren des besonders überwachten Gleises aus dem 2. Deckblatt und die um 0,5 m auf 3,0 m über Schienenoberkante erhöhte Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung an der Straße Auf der Mirz aus dem 1. Deckblatt als gegenüber der ursprünglichen Planung neu vorgesehener Lärmschutz berücksichtigt. Des Weiteren wird die Variante des Vollschutzes hinzugefügt. Aufgrund der hohen Beurteilungspegel kann ein Vollschutz, zumindest im Nachtzeitraum, nur durch eine Einhausung bzw. einen Tunnel erreicht werden.

Zur Abwägung und Ermittlung der auszuführenden Lärmschutzwandhöhen wurden folgende Varianten für die einzelnen Bereiche untersucht:

- keine Lärmschutzwand
- 2,0 m hohe Lärmschutzwand
- 2,5 m hohe Lärmschutzwand
- 3,0 m hohe Lärmschutzwand
- 4,0 m hohe Lärmschutzwand
- 5,0 m hohe Lärmschutzwand
- 8,0 m hohe Lärmschutzwand
- Einhausung bzw. Tunnel

Da eine Mittelwand zu einer zusätzlichen Gleisauflagerung von über 2,0 m entweder im Bereich des Fasanenwegs oder auf der gegenüberliegenden Seite an der Straße Auf der Mirz führen würde, wurde die Variante einer zusätzlichen Mittelwand nicht untersucht.

Bei der Erhöhung der Außenlärmschutzwände wurde aber eine Längenoptimierung der jeweils zu berücksichtigenden Lärmschutzwand vorgenommen. Im Einzelnen wurden bei den Varianten mit 4,0 m, 5,0 m und 8,0 m hohen Lärmschutzwänden auch die folgenden Verlängerungen untersucht:

- östliche Seite statt Ende der Wand bei km 5,355 dann
bei 4,0 m Wandhöhe Ende bei km 5,390
bei 5,0 m Wandhöhe Ende bei km 5,420
bei 8,0 m Wandhöhe Ende bei km 5,500
- westliche Seite statt Länge von km 4,045 bis km 4,405 dann
bei 4,0 m bis 8,0 m Wandhöhe Länge von km 4,010 bis km 4,440
- westliche Seite statt Länge von km 5,235 bis km 6,070 dann
bei 4,0 m Wandhöhe Länge von km 5,195 bis km 6,110
bei 5,0 m Wandhöhe Länge von km 5,160 bis km 6,145
bei 8,0 m Wandhöhe Länge von km 5,080 bis km 6,225

Bei den Variantenuntersuchungen wurde die bestehende Schallschutzwand von km 4,365 bis km 4,681 bis zur 3,0 m hohen Variante als gegeben angenommen. Für die Varianten ab 4,0 m Wandhöhe wurde auch diese Wand als neu zu errichtende Wand in Ansatz gebracht.

Wandhöhen über 8,0 m Höhe wurden nicht weiter untersucht, weil so hohe Wände bereits aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar sind und aus konstruktiven Gründen nur mit erheblichem Aufwand errichtet werden könnten. Selbst bei einem theoretischen Ansatz von 14,0 m hohen Wänden käme es teilweise in den Obergeschossen angrenzender Wohnbebauungen noch zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Nachtzeitraum.

Deshalb wurde die Einhausung bzw. Tunnelführung der Strecke als letzte Variante untersucht. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV müsste die Einhausung bzw. der Tunnel bereits im Planfeststellungsabschnitt 1 beginnen und bis km 6,050 geführt werden. Daran anschließend müsste eine Schallschutzwand von 4,0 m Höhe bis km 6,350 und eine Wand von 3,0 m Höhe bis km 6,870 auf der westlichen Seite gebaut werden.

Im 2. Deckblatt wurde als aktive Schallschutzmaßnahme das besonders überwachte Gleis auf den beiden Gleisen der Strecke 2324 von km 3,983 bis km 6,350 in Ansatz gebracht, um die Pegelerhöhungen durch die höheren Zugzahlen der Prognose für 2015 statt zuvor für 2010 zu kompensieren. Das auf einer Länge von 2.367 m je Gleis vorgesehene Verfahren des besonders überwachten Gleises wurde außer bei der Einhausungs- bzw. Tunnelvariante bei allen anderen untersuchten Varianten der Lärmschutzwandhöhen zusätzlich berücksichtigt, und zwar als Varianten mit und ohne Durchführung dieses Verfahrens berücksichtigt.

B.4.6.6.4 Lärmschutzvarianten im Kostenvergleich

Für den Variantenvergleich wurden die nachfolgend aufgeführten Kosten je Meter Lärmschutzwandlänge für die einzelnen untersuchten Lärmschutzwandhöhen zugrunde gelegt:

- 1.411 Euro bei 2,0 m Höhe
- 1.529 Euro bei 2,5 m Höhe
- 1.647 Euro bei 3,0 m Höhe
- 1.999 Euro bei 4,0 m Höhe
- 2.587 Euro bei 5,0 m Höhe
- 3.881 Euro bei 8,0 m Höhe

Für das Verfahren des besonders überwachten Gleises wurden Kosten in Höhe von 1.000 Euro je Kilometer und Jahr für die Kontrolle und 15.000 Euro je Kilometer für das Schleifen der Gleise alle 7 Jahre angesetzt. Damit ergeben sich über 25 Jahre (Nutzungsdauer wie bei den Lärmschutzwänden) Kosten in Höhe von 78.600 Euro je Kilometer Gleis.

Die Einhausung bzw. der Tunnel wird mit Kosten von 30.166 Euro je Meter entsprechend dem Kostenkennwertekatalog der Deutschen Bahn AG (vgl. Richtlinie 808.0212; für eine zweigleisige Strecke mit Errichtung in offener Bauweise) berücksichtigt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kosten für den aktiven und passiven Lärmschutz für die untersuchte Lärmschutzvariante jeweils ohne und mit dem Verfahren des besonders überwachten Gleises aufgeführt:

Variante	aktiver Schallschutz		passiver Schallschutz		Gesamt Kosten in T €
	Kosten in T €		betroffene Wohneinheiten	Kosten in T €	
ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen	0		4.788	7.612	7.612
Lärmschutzwand mit 2,0 m Höhe	3.183 / 3.555		4.070 / 3.174	4.681 / 3.008	7.864 / 6.563
Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe	3.449 / 3.822		3.830 / 2.949	4.377 / 2.777	7.826 / 6.599
Lärmschutzwand mit 3,0 m Höhe	3.716 / 4.088		3.591 / 2.693	4.110 / 2.563	7.826 / 6.651
Lärmschutzwand mit 4,0 m Höhe	5.511 / 5.883		3.136 / 2.195	3.578 / 2.140	9.089 / 8.023
Lärmschutzwand mit 5,0 m Höhe	7.391 / 7.763		2.729 / 1.747	3.083 / 1.736	10.474 / 9.499
Lärmschutzwand mit 8,0 m Höhe	12.020 / 12.392		1.724 / 871	1.827 / 868	13.847 / 13.260
Einhausung bzw. Tunnel	63.809		0	0	63.809
Vorgesehener Lärmschutz	3.647 / 4.019		3.437 / 2.633	3.863 / 1.991	7.510 / 6.010

Bei alleiniger Betrachtung der Kosten ist die vorgesehene Variante die günstigste Lösung. Bei der Abwägung sind aber nicht die Kosten, sondern insbesondere die Anzahl der gelösten Schutzfälle relevant.

B.4.6.6.5 Bestimmung der Vorzugsvariante

Zur Bestimmung der umzusetzenden Lärmschutzmaßnahmen sind in einer Kosten-Nutzen-Analyse für jede Variante die Anzahl der gelösten Schutzfälle und die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen je gelöster Schutzfall zu ermitteln.

Bei den Kosten-Nutzen-Berechnungen wurden die Schutzfälle ausgehend von den aktuellen Planungen des 2. Deckblatts mit den Prognosezugzahlen für 2015 gegenüber der bisherigen Variantenuntersuchung neu berechnet und beurteilt. Das im 2. Deckblatt erstmals berücksichtigte Verfahren des besonders überwachten Gleises wurde bei den einzelnen Varianten jeweils als Untervariante mit und ohne besonders überwachtetes Gleis berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Gegenüberstellungen der Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahmen und der gelösten Schutzfälle sind nachfolgend wiedergegeben:

Variante	aktive Lärmschutzmaßnahme	Kosten für aktiven Lärmschutz in T €	gelöste Schutzfälle			Kosten je gelöstem Schutzfall in €	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwertüberschreitung	
			Tag	Nacht	Summe		Tag	Nacht
0	ohne aktiven Lärmschutz	-	-	-	-	-	1.306	4.788
1	Einhausung/Tunnel	63.809	1.306	4.788	6.094	10.471	0	0
2	LSW 8,0 m ohne BüG	12.020	1.257	3.064	4.321	2.782	49	1.724
3	LSW 5,0 m ohne BüG	7.391	1.188	2.059	3.247	2.276	118	2.729
4	LSW 4,0 m ohne BüG	5.511	1.164	1.652	2.816	1.957	142	3.136
5	LSW 3,0 m ohne BüG	3.716	1.110	1.197	2.307	1.611	196	3.591
6	LSW 2,5 m ohne BüG	3.449	1.075	958	2.033	1.697	231	3.830
7	LSW 2,0 m ohne BüG	3.183	1.027	718	1.745	1.824	279	4.070
8	Vorzugsvariante ohne BüG	3.647	1.119	1.351	2.470	1.476	187	3.437
9	LSW 8,0 m mit büG	12.392	1.299	3.917	5.216	2.376	7	871
10	LSW 5,0 m mit büG	7.763	1.253	3.396	4.649	1.670	53	1.392
11	LSW 4,0 m mit büG	5.883	1.217	3.173	4.390	1.340	89	1.615
12	LSW 3,0 m mit büG	4.088	1.182	2.849	4.031	1.014	124	1.939
13	LSW 2,5 m mit büG	3.822	1.167	2.643	3.810	1.003	139	2.145
14	LSW 2,0 m mit büG	3.555	1.151	2.468	3.619	982	155	2.320
15	Vorzugsvariante mit büG	4.019	1.202	2.155	3.357	1.197	104	2.633

Bei den Varianten mit dem besonders überwachten Gleis liegen die Kosten im Wandhöhenbereich von 2,0 m bis 3,0 m mit 982 Euro bei 2,0 m Höhe bis 1.014 Euro bei 3,0 m Höhe nahezu gleich. Die aus diesem Kostenvergleich in Relation zu den Schutzfällen ermittelte kostengünstigste Schallschutzwandhöhe wäre mit 2,0 m niedriger als die geplante. Dies liegt zum einen an der vorliegenden Bebauungsstruktur und zum anderen an den sehr hohen Beurteilungspegeln in der Nacht, die durch aktive Schallschutzmaßnahmen auch mit größeren Wandhöhen nur verhältnismäßig wenig reduziert werden. Dagegen werden am Tag die Schutzfälle, bei denen die Immissionsgrenzwerte vorher überschritten wurden, bereits mit relativ niedrigen Wänden größtenteils gelöst, so dass die Kosten entsprechend niedrig ausfallen.

Unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange wurden in den nicht ganz so nah angrenzenden Wohnbebauungen meist 2,5 m hohe Schallschutzwände gewählt. An der Straße Auf der Mirz wurde die Schallschutzwand von 2,5 m auf 3,0 m erhöht. Im Bereich von km 4,365 bis km 4,681 wird für die etwa 25 m entfernt liegenden Bebauungen Fasanenweg 41 bis 59 die bestehende und etwa 3,0 m hohe Schallschutzwand nicht weiter erhöht. Für die noch näher zur Bahntrasse befindlichen Gebäude Finkenweg 1a bzw. 12 bis 40, die in einer Entfernung von etwa 15 m zum nächstgelegenen Gleis liegen, ist eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m von km 4,695 bis km 5,010 vorgesehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wandhöhen trotz der höheren Kosten je Schutzfall der umliegenden und zu schützenden Wohnbebauungsdichte und -höhe schalltechnisch angepasst wurden. Die Immissionsgrenzwerte am Tag können durch die vorgesehenen Lärmschutzwandhöhen - bis auf die oberen Geschosse der unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Wohnbereiche - überwiegend eingehalten werden.

Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht können auch mit den hier in einer Variante betrachteten unverhältnismäßig hohen Lärmschutzwänden von 8,0 m Höhe in weiten Bereichen nicht eingehalten werden. Erforderlich wäre hier eine Einhausung bzw. ein Tunnel.

Neben den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind daher für den Nachtzeitraum passive Schallschutzmaßnahmen in weiten Bereichen erforderlich (vgl. Anlage 14.1.1 B der Planunterlagen). Die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten konnte durch die Anwendung des Verfahrens des besonders überwachten Gleises reduziert werden.

B.4.6.7 Summenpegel

Der Lärm verschiedener Verkehrswege ist gemäß § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV getrennt für jeden einzelnen Verkehrsweg zu ermitteln und zu bewerten. Die so ermittelten Beurteilungspegel dürfen grundsätzlich nicht zu einem Summenpegel zusammengerechnet werden (§ 3 der 16.

BlmSchV). Denn der Gesetzgeber hat bewusst keine Regelung zur Lärmsanierung des Gesamtbestands von Straßen- und Schienenwegen getroffen.

Dieser Grundsatz erfährt jedoch eine Ausnahme, wenn durch das Bauvorhaben in die Gesundheit oder das Eigentum eingegriffen werden könnte. Der Staat darf nämlich keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Vorbelastung durch den von einem vorhandenen Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs zusätzlich entstehende Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheits- oder Eigentumsgefährdung darstellt. Insoweit kommt es ausnahmsweise auf den Summenpegel beider Lärmquellen an.

Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend für ein allgemeines Wohngebiet bei Überschreitung der Werte von 70 bis 75 dB(A) tags und von 60 bis 65 dB(A) nachts (vgl. BVerwGE 87, 332; BGH, Urteil vom 25.03.1993, NVwZ 1993, 1700).

In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurden deshalb diejenigen Bereiche weitergehend untersucht, bei denen eine erhebliche Lärmvorbelastung besteht und wo es durch eine Erhöhung des Lärms zu einer gesundheitsgefährdenden oder enteignend wirkenden Gesamt-lärmbelastung kommen kann.

Die Ergebnisse dieser ergänzenden schalltechnischen Untersuchung sind in der Anlage 14.4 enthalten (Berichte vom 07.08.2003 und vom 10.08.2010). In der heute bestehenden Immissions-situation werden Summenpegel von 70 bis 75 dB(A) tags und von 60 bis 65 dB(A) nachts in weiten Bereich der Wohnbebauung erreicht oder überschritten. Durch die beim Bau der S-Bahn-Strecke vorgesehenen Lärmschutzwände mit Höhen ab 2,5 m und bis zu 4,0 m über Schienenoberkante im Bereich der Ortslagen von Menden und Meindorf ergeben sich Pegelminderungen sowohl des Schienenverkehrslärms als auch der Gesamtverkehrslärmbelastung. Mit dem im 2. Deckblatt vorgesehenen Verfahren des besonders überwachten Gleises wird der Schienenverkehrslärm und in dieser Folge die Gesamtverkehrslärmbelastung auch im Bereich mittig hinter der bestehenden Lärmschutzwand zwischen km 4,365 und km 4,681 ebenfalls leicht vermindert.

Insgesamt werden im Vergleich mit der bestehenden Situation die Bereiche mit bestehenden Summenpegelüberschreitungen von 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts deutlich reduziert.

B.4.7 Erschütterungen

Rechtsgrundlagen für den Schutz vor Erschütterungen

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 4 BImSchG. Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 - 43. In diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsmissionen hilfsweise herangezogene DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) kann ausweislich der Erläuterungen unter Abschnitt 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken, hier auf die Strecke 2324, nicht unmittelbar angewendet werden. Bewertungsmaßstab für die vorgesehenen Baumaßnahmen ist daher nicht die Einhaltung der in der Norm angegebenen Anhaltswerte, sondern der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d.h. unzumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Von der bestehenden Bahnstrecke 2324 gehen Erschütterungen aus, die zu einer Belastungssituation führt, die die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne den Neubau der Strecke 2695 weiterhin zu dulden hätte.

Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Soweit vorhabensbedingte Zunahmen der Erschütterungen allerdings nicht wahrnehmbar sind, besteht kein Anlass, diese unwesentliche Zunahme zu unterbinden.

Ermittlung des durch Erschütterungen betroffenen Bereiches

Maßgeblich für die Höhe der Erschütterungsimmissionen ist der Abstand der zu betrachtenden Gebäude zu den Bahngleisen. Weitere Einflussgrößen sind

- die Bodenbeschaffenheit auf dem Übertragungsweg,
- die Bauweise der Gebäude,
- die gefahrene Geschwindigkeit,
- der Zustand der Gleise,
- das eingesetzte Wagenmaterial.

Zur Ermittlung und Bewertung der vorhandenen sowie der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen wird in Ermangelung rechtsverbindlich festgelegter Beurteilungskriterien hilfsweise auf die DIN 4150 Teil 2 zurückgegriffen. Entsprechend DIN 4150 Teil 2 wird zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden als Beurteilungsgröße das frequenz- und zeitbewertete Erschütterungssignal, gemessen in Raummitte der am stärksten betroffenen Geschossdecke, herangezogen.

Die Messungen der bei der heutigen baulichen Situation auftretenden Erschütterungsimmissionen wurden an folgenden Gebäuden durchgeführt:

- Auf der Mirz 1 (Bahn-km 84,07, Bau-km 4,10)
- Auf der Mirz 2e (Bahn-km 84,07, Bau-km 4,10)
- Auf der Mirz 8 (Bahn-km 84,14, Bau-km 4,22)
- Auf der Mirz 25 (Bahn-km 84,29, Bau-km 4,26)
- Auf der Mirz 26 (Bahn-km 84,22, Bau-km 4,25)
- Auf der Mirz 31 (Bahn-km 84,29, Bau-km 4,30)
- Auf der Mirz 34 (Bahn-km 84,29, Bau-km 4,26)
- Fasanenweg 14 (Bahn-km 84,72, Bau-km 4,69)

Auf Grundlage der Beweissicherungsmessungen erfolgte unter Verwendung von Vergleichsdaten der Erschütterungsemissionen eine rechnerische Ermittlung der anzurechnenden Vorbelastungen. In gleicher Weise wurde auch die Prognose der zukünftig zu erwartenden Erschütterungsimmissionen durchgeführt, wobei die baulichen Änderungen und die Änderungen der Gleisnutzungen berücksichtigt wurden.

Unter Zugrundelegung der prognostizierten Ergebnisse, dem Ansatz vergleichbarer Schwingungsausbreitungsbedingungen für den gesamten Planfeststellungsabschnitt und der Anwendung des Prinzips der Abschätzung auf der sicheren Seite ist festzustellen, dass im Untersuchungsbereich westlich der Gleisanlage der Anhaltswert $A_{r(\text{Nacht})}$ für Wohngebiete nach DIN 4150 Teil 2 nach Durchführung der Baumaßnahme bis zu einem Abstand von etwa 78 m vom zukünftig nächstgelegenen Gleis wahrscheinlich nicht eingehalten wird, wobei gleichzeitig eine Erhöhung der Vorbelastung um mehr als 25 % zu erwarten ist.

Das ergibt Betroffenheiten für folgende Gebäude:

Auf der Mirz 1, 2, 2c, 2d, 2e, 3, 4, 5, 6, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34.

Von den acht gemessenen Gebäuden ergeben die Prognosen aufgrund der baulichen Gegebenheiten in den Gebäuden nur eine einzige tatsächliche Betroffenheit, obwohl sieben Gebäude in dem möglichen Betroffenheitsbereich von ca. 78 m liegen.

Im Untersuchungsbereich östlich der Gleisanlage ergeben sich in relevanten Bereichen eine Verbesserung der vorhandenen Situation und keine Betroffenheiten aus erschütterungstechnischer Sicht.

Feststellungen zu Betroffenheiten der Gebäude im Planfeststellungsabschnitt sind vor allem im Fernfeld mit größeren Unsicherheiten verbunden.

Genauere Prognosen sind nur nach entsprechenden Messungen in voraussichtlich als betroffen anzusehenden Gebäuden möglich. Die Gewissheit über die Betroffenheit der einzelnen Gebäude kann nur durch eine Messung nach Beendigung der Baumaßnahme erlangt werden.

Maßnahmen zum Erschütterungsschutz

Resultierend aus den bisher durchgeführten acht beweissichernden Erschütterungsmessungen konnte bei sieben gemessenen Gebäuden eine Betroffenheit ausgeschlossen werden. Im Planfeststellungsabschnitt 2 könnten somit noch insgesamt bis zu 31 Gebäude aus erschütterungstechnischer Sicht betroffen sein.

Als mögliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz können Maßnahmen am Oberbau, im Ausbreitungsweg sowie an den betroffenen Gebäuden durchgeführt werden.

Der Vorhabenträger wurde aufgefordert, wegen der geplanten Baumaßnahmen am Oberbau zuerst die möglichen Minderungsmaßnahmen am Oberbau zu untersuchen. Die übrigen Minderungsmaßnahmen im Ausbreitungsweg bzw. am Gebäude könnten bei tatsächlich vorliegender Betroffenheit auch später erforderlichenfalls durchgeführt werden.

Für drei verschiedene Minderungsmaßnahmen am Oberbau, hier ein schweres Masse-Feder-System (MFS), eine Unterschottermatte (USM) und das System Grötz, wurden Prognosen der Wirkungen dieser Maßnahmen auf die acht untersuchten Gebäude berechnet.

Die Prognosen unter Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen am Oberbau der Strecke 2324 zeigen für die Unterschottermatte und das System Grötz sogar mehr betroffene Gebäude als die Prognose ohne Minderungsmaßnahmen.

Das prognostisch untersuchte Masse-Feder-System zeigt rechnerisch eine sehr gute Wirkung. Auch alle anderen untersuchten Gebäude würden durch das Masse-Feder-System eine deutliche Minderung der Erschütterungseinwirkungen erfahren. Die Mehrkosten lassen sich bei dem hier erforderlichen schweren Masse-Feder-System mit mindestens 3.000 Euro je laufenden Meter Gleis nach heutigem Stand abschätzen (vgl. ergänzende Variantenuntersuchung zum Schall- und Erschütterungsschutz vom 09.10.2009). Das Masse-Feder-System hat jedoch bisher keine Zulassung für oberirdische Bahnstrecken. Es ist auf der freien Strecke bisher auch nicht erprobt.

Unter der Voraussetzung, dass ein Masse-Feder-System die erforderliche Zulassung für einen Einsatz auf einer oberirdischen Bahnstrecke erhielte und dann eingebaut werden könnte, ergäbe sich zur Minderung der Erschütterungen an den aufgrund der Prognose maximal betroffenen 31 Gebäuden eine erforderliche Einbaulänge von 340 m je Gleis (Bau-km 4,040 - Bau-km 4,380). Damit ergäben sich Baukosten von insgesamt 2.040.000 Euro (= 340 m x 3.000 Euro/m x 2 Gleise) bzw. 66.000 Euro je Gebäude.

Vorliegend wurde die maximal mögliche Anzahl betroffener Gebäude in Ansatz gebracht. Aufgrund bisheriger Erfahrungen geht der Gutachter davon aus, dass sich die Zahl jedoch mindestens halbieren wird, so dass sich Kosten von mehr als 130.000 Euro je Gebäude ergeben würden.

Unter Zugrundelegung des Ergänzungsgutachtens zum Erschütterungsschutz vom 09.10.2009 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 Erschütterungseinwirkungen. Allerdings sind die Kosten je Gebäude mit 66.000 Euro je potentiell 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 bei oberirdischen Bahnstrecken nicht erprobt ist und keine Zulassung besitzt, also keinesfalls Stand der Technik ist. Hieran müssen sich die möglichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG i.V.m. § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG aber ausrichten.

Im Fall der Feststellung der Notwendigkeit späterer Schutzvorkehrungen hat der Vorhabenträger unverzüglich ein Planergänzungsverfahren unter Vorlage geeigneter Unterlagen mit dem Ziel zu beantragen, die Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen 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 Betroffenen eine Entschädigung dem Grunde nach zu.

Erschütterungen bei Baumaßnahmen

Baustellen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des BImSchG. Sie sind so zu errichten und so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

B.4.8 Sekundärer Luftschall

Rechtsgrundlagen für den Schutz vor sekundärem Luftschall

Der sekundäre Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken in Gebäuden durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und von raumspezifischen Faktoren abhängig.

Auf den sekundären Luftschall findet § 1 i.V.m. § 3 BImSchG Anwendung. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen nur nach Maßgabe der §§ 41 - 43. Diese Vorschriften behandeln den Verkehrslärm, dem auch der sekundäre Luftschall zuzuordnen ist.

Nicht anwendbar auf den sekundären Luftschall ist dagegen die 16. BImSchV, da die der Verordnung zugrunde liegenden Parameter zur Bestimmung des Beurteilungspegels (Anhang 2 zur 16. BImSchV und Schall 03) die Problematik des sekundären Luftschalls rechnerisch nicht erfassen. Im Unterschied zum direkten Luftschall bestehen damit für den sekundären Luftschall keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung.

Ebenfalls auf sekundären Luftschall nicht anwendbar sind die Beurteilungskriterien der TA Lärm. Die TA Lärm ist insbesondere zur Anwendung im Einwirkungsbereich von ortsfesten gewerblichen Anlagen bestimmt. Sie zielt somit auf den Schutz vor spezifischen Emissionen gewerblicher Betriebe mit lang anhaltender und relativ konstanter Geräuscheinwirkung ab, welche beim Eisenbahnverkehr gerade nicht vorliegen. Für Schienenwege charakteristisch ist der Wechsel zwischen Immissionszeiträumen und Ruhephasen. Es ist demnach insgesamt festzuhalten, dass die TA Lärm für die Beurteilung sekundärer Luftschall-Verkehrsimmissionen aus immissionsschutzrechtlicher und immissionsschutztechnischer Sicht nicht maßgeblich ist, da ihre Beurteilungsmaßstäbe den Kriterien des Verkehrslärms nicht in geeigneter Weise Rechnung tragen.

Da es für Eisenbahnstrecken derzeit keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Einwirkungen aus sekundärem Luftschall gibt, richten sich Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3

VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Einwirkungen durch sekundären Luftschall aus dem Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden.

Da sekundärer Luftschall durch Schwingungsanregungen von Wänden entsteht und diese Anregungen wiederum durch die Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufen werden, stehen Erschütterungen und sekundärer Luftschall technisch in sehr engem Zusammenhang. Dies rechtfertigt eine zueinander korrespondierende Betrachtung und Behandlung beider Immissionen.

Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg wie z.B. Grundwasser, Baugrubenabschlüsse etc., Eigenschaften des angeregten Gebäudes). Dies gilt entsprechend für sekundären Luftschall.

Deshalb kann durch Schutzmaßnahmen vor Erschütterungen auch sekundärer Luftschall bekämpft werden. Die Nebenbestimmungen zur Abwehr von sekundärem Luftschall orientieren sich daher eng an denen zur Abwehr von Erschütterungen. Zur Begründung dieser Nebenbestimmungen sei insoweit auf den nachfolgenden Abschnitt B.4.5 verwiesen.

Untersuchungen zum sekundären Luftschall

Der Vorhabenträger hat im Zusammenhang mit der erschütterungstechnischen Untersuchung auch Untersuchungen zum sekundären Luftschall (Anlage 13, S. 18 ff) durchgeführt und den Planunterlagen zur Information beigegeben. Als Zumutbarkeitsschwellen werden die Vorgaben aus der 24. BImSchV für Innenraumpegel (Schlafräume 30 dB(A), Wohnräume 40 dB(A)) - in Ermangelung einer spezifischen normativen Regelung zum sekundären Luftschall - als Richtwerte herangezogen. Die Einhaltung dieser Grenzwerte wird für den Summenpegel aus primärem und sekundärem Luftschall angestrebt. Die Einhaltung von Zumutbarkeitsschwellen ist zwar nicht gesetzlich geregelt und wird auch von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht gefordert, dient aber dem Schutz der Nachbarschaft.

Unabhängig davon verbleibt es jedoch dabei, dass das in dieser Rechtsvorschrift zum Ausdruck kommende Verschlechterungsverbot zu beachten ist. Daraus erklärt sich auch, warum keine niedrigeren Zumutbarkeitsschwellen aus anderen technischen Regelwerken für andere Sachverhalte analog auf den Eisenbahnausbau angewendet werden.

Vorgehensweise zur Prognose der Belastung aus sekundärem Luftschall

Analog zur Vorgehensweise hinsichtlich der Abschätzung künftiger Erschütterungsbelastungen wird eine Prognose des zukünftig zu erwartenden sekundären Luftschalls vorerst zurückgestellt und erst anhand der zukünftigen Messungen vorgenommen werden.

In der Regel ist bei einer Erhöhung der Vorbelastung um 3 dB(A) anzunehmen, dass sich die derzeit vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöhen wird und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Die Festlegung dieses Signifikanzkriteriums hält die Planfeststellungsbehörde für zutreffend. Bei sekundärem Luftschall aus Eisenbahnbetrieb handelt es sich um ein Verkehrsgeräusch i.S.d. § 41 BImSchG und der 16. BImSchV. Diese Normen beinhalten zwar keine direkten Regelungen zum sekundären Luftschall. Aus den Vorschriften zum primären Luftschall, insbesondere § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV, ist jedoch der Wert 3 dB(A) als geeignetes Signifikanzkriterium abzuleiten. Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV führt aus, dass im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 (erst) die Differenz des Beurteilungspegels auf ganze dB(A) aufzurunden ist. Diese Wertung des Verordnungsgebers

zugunsten der Betroffenen ist ebenfalls auf den sekundären Luftschall anzuwenden. Das bedeutet im Ergebnis, dass bereits bei jeder Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als 2,0 dB(A) das Signifikanzkriterium erfüllt ist.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich nach dem Eingang der entsprechenden Planunterlagen des Vorhabenträgers eine (abschließende) Entscheidung über die dann ggf. erforderlichen Schutzmaßnahmen vor sekundärem Luftschall vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG).

Die anzustrebende Einhaltung der Richtwerte nach 24. BImSchV für den Summenpegel aus primärem und sekundärem Luftschall kann dabei ggf. auch durch die Wahl einer höheren Fenster-schutzklasse an den betroffenen zu schützenden Räumen erreicht werden.

B.4.9 Elektromagnetische Felder

Die bestehende Bahnstrecke 2324 ist bereits durchgehend elektrifiziert. Die neue S-Bahn-Strecke 2695 wird ebenfalls elektrifiziert. Von den Oberleitungsanlagen der Bahn gehen Emissionen in Form von elektrischen und magnetischen Feldern aus.

Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf den Menschen bildet die Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) vom 16.12.1996 (BGBl. I S. 1966), in der aktuellen Fassung. Diese Verordnung enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder.

Unter § 1 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b) der 26. BImSchV werden die Bahnstromoberleitungen als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen ausdrücklich genannt. In § 3 der 26. BImSchV werden Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen beschrieben; mit Verweis auf Anhang 2 der Verordnung wird die Einhaltung bestimmter Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte im Einwirkungsbereich der Niederfrequenzanlagen in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen gefordert.

Die im Anhang 2 der Verordnung genannten Grenzwerte betragen für die im Bereich der Bahnstromoberleitungen der Deutschen Bahn AG vorkommende Frequenz von 16 2/3 Hz:

- elektrische Feldstärke (Effektivwert): 10 kV/m
- magnetische Flussdichte (Effektivwert): 300 µT

Um eine unter Spannung stehende Oberleitung baut sich gegenüber der Schiene und der Erde ein elektrisches Feld auf. Dieses kann unmittelbar unter der Oberleitung bis zu 2 kV/m betragen, es nimmt jedoch quadratisch mit der Entfernung ab. Auch unmittelbar unter der Oberleitung bei stark frequentierten Strecken werden die Grenzwerte der 26. BImSchV deutlich eingehalten. Diese Feststellung gilt auch für die planfestzustellende bis zu viergleisige Bahntrasse.

Eine Gefährdung von Personen durch elektrische oder magnetische Felder aus der Oberleitungsanlage einschließlich der Speiseleitungen oder aus anderen Anlagen aus dem Bahnbetrieb ist nach dem heutigen Erkenntnisstand in Wissenschaft und Forschung demnach nicht zu befürchten.

Dies belegt auch eine mit Einführung der 26. BImSchV vom Eisenbahn-Bundesamt in Auftrag gegebene Studie des Forschungs- und Technologiezentrums München der Deutschen Bahn AG zur Nachweisführung der Grenzwerteinhalten an 15 kV-Oberleitungsanlagen der Deutschen Bahn AG. Im Ergebnis wird dort die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV für den gesamten Bereich der Bahnstromoberleitungen bestätigt, so dass es einer speziellen Einzelnachweisführung für die neue S-Bahn-Strecke nicht bedarf. Da die Spannungssituation an jeder Strecke mit Oberleitung gleich ist, erübrigen sich Einzelfallberechnungen.

B.4.10 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Nach § 5 Abs. 1 WHG wird jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Einbau wieder verwertbarer Reststoffe ist der Besorgnisgrundsatz. Nach § 32 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe an einem oberirdischen Gewässer nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist. Nach § 48 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist.

Eine Benutzung der Gewässer bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung. Als Benutzungen gelten gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG auch Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen.

Diese Grundsätze der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes sind insbesondere beim Wiedereinbau von Boden- und Abbruchmassen zu berücksichtigen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält zum Schutz der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers zahlreiche Nebenbestimmungen (vgl. A.4.5, A.4.5.1, A.4.5.2 und A.4.6.1).

Gemäß § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Das Niederschlagswasser, das auf den Gleisanlagen der neu zu bauenden S-Bahn-Strecke anfällt, gilt im Allgemeinen als belastet. Vor Versickerung in das Grundwasser durchfließt das Wasser jedoch ausreichend dicke belebte Bodenschichten, die einen Abbau der belastenden Inhalts- oder Schadstoffe gewährleisten.

B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die von den beteiligten Behörden mitgeteilten Auflagen zur Abfallwirtschaft, zu Altlasten und zum Bodenschutz wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Sanierungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr (z.B. Altlastensanierung gemäß Bodenschutz-, Berg- und Abfallrecht) darf die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht anordnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04, Rn 467).

B.4.12 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Natur- und Landschaftsschutz

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wird auf Grundlage des BNatSchG und des LG NW die Gesamtheit der aus dem Vorhaben entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst, beschrieben und bewertet.

Der landschaftspflegerische Begleitplan stellt die Maßnahmen zur Vermeidung, zum Schutz und zur Minderung von Eingriffen und auch die unvermeidbaren Eingriffe dar. Für trassennahe Eingriffsbereiche und vorübergehende Beeinträchtigungen werden Gestaltungs- und Rekultivierungsmaßnahmen dargestellt.

Die funktionale Kompensation der als erheblich bewerteten Eingriffe erfolgt zunächst über Ausgleichsmaßnahmen, die dazu geeignet sind, möglichst gleichartige und gleichwertige Funktionen von Natur und Landschaft wieder herzustellen.

Für die Kompensation der vor Ort nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden landwirtschaftliche Flächen in der Siegaue bei Siegburg für Ersatzmaßnahmen herangezogen, die entsprechend der Pflege- und Entwicklungsempfehlungen des Siegauekonzeptes einer extensiven Grünlandbewirtschaftung zugeführt werden.

Artenschutz

Zur Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes wurden Artenschutzbeiträge erarbeitet und mit dem 2. Deckblatt vorgelegt. Hierzu wurde das vorhandene Datenmaterial aus den bisherigen Erhebungen und Kartierungen für die Umweltverträglichkeitsstudie aus den Jahren 2001 bis 2003 unter den spezifischen Artenschutzkriterien ausgewertet und durch Ergebnisse einer im Sommer 2007 durchgeführten Kartierung ergänzt. Im Planfeststellungsabschnitt 2 wurden dabei der Funktionsraum 1 Sukzessionsfläche ehemalige Kläranlage Menden, der Funktionsraum 2 Feldgehölz Siegaltarm zwischen Bahnstrecke 2324 und Autobahn A 59 sowie die Funktionsräume 4 und 5 Bahnhof Menden, Sägewerk Füssenich, Grube Deutag und Grube Bergmann untersucht.

Die Artenschutzbeiträge sind in der Anlage 13.4 enthalten. Im Planfeststellungsabschnitt 2 wurden besonders geschützte Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, streng geschützte Arten des Anhangs VI der FFH-Richtlinie und andere besonders geschützte Arten festgestellt.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

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

Vermeidungsmaßnahmen, mit denen Verletzungen der genannten Verbote vermieden werden können, wurden im Planfeststellungsbeschluss unter Abschnitt A.5.9 festgesetzt.

Für Bahnvorhaben ist vorsorglich von einer Verbotsverletzung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auszugehen, wenn der Bau einer Eisenbahnbetriebsanlage voraussehbar zur Tötung von Exemplaren einer Art führt. Für das Tötungsverbot bedeutet dies aber nicht, dass absehbare Einzelverluste durch Kollisionen bereits den Verbotstatbestand verwirklichen. Das Tötungsverbot erfasst Tierverluste allein dann, wenn sich das Kollisionsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten in signifikanter Weise erhöht. Davon kann nur ausgegangen werden, sofern es erstens um Tiere solcher Arten geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Bereich des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken des vorhabensbedingt entstehenden Bahnverkehrs betroffen sind und zweitens diese besonderen Risiken durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich der geplanten Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen sich nicht beherrschen lassen.

Für die europäischen Vogelarten und die streng geschützten Arten Zauneidechse und Kreuzkröte bestehen keine besonderen Kollisionsrisiken mit Zügen auf der neuen S-Bahn-Strecke.

Weiterhin können Verbotsverletzungen nicht ausgeschlossen werden, wenn durch den vorhabensbedingten Lebensraumverlust dort lebende Individuen oder Entwicklungsformen einer Art

getötet werden. Als Entwicklungsformen sind alle Lebensstadien einer Art anzusehen, die zur Art-erhaltung beitragen können, so z.B. lebensfähige Eier etc.

Die Tötung von Individuen oder Entwicklungsformen insbesondere der Zauneidechse, aber auch der Kreuzkröte, wird durch Ausweisung von Bautabuzonen und durch vorzeitige Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen. Während der Wanderungszeiten der Kreuzkröte dürfen keine Bodenlager angelegt oder abgeräumt werden. Im Übrigen ist die Aufstellung eines Amphibienschutzzauns erforderlich.

Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthält eine zeitliche und eine funktionale Komponente: Zunächst sind nur Störungen während der genannten Zeiträume relevant. Weiterhin sind nur solche Störungen relevant, die zu einer Veränderung von Aktivitätsmustern, höherem Energieverbrauch, Abzug in ungünstige Gebiete o.ä. führen und damit den Erfolg der Fortpflanzung, Aufzucht, Mauser, Überwinterung oder Wanderung gefährden können.

Störungen sind weiterhin nur relevant, wenn sie den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern. Der Erhaltungszustand wird dann verschlechtert, wenn sich der Bestand einer lokalen Population vorhabensbedingt dauerhaft verringern kann. Unter einer lokalen Population werden alle Individuen einer Art verstanden, die eine Fortpflanzungs- und Überlebensgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden, abgrenzbaren Raum gemeinsam bewohnen.

Ein kurzzeitiges Ausweichen aus dem Störungsfeld, aus dem keine dauerhaften Auswirkungen auf die Lokalpopulation resultieren, erfüllt den Verbotstatbestand nicht. Der Verlust einzelner Reviere durch Störungen kann akzeptabel sein, wenn der Erhaltungszustand einer lokalen Population dadurch nicht negativ beeinflusst wird oder die schädlichen Auswirkungen durch Kompensationsmaßnahmen aufgefangen werden können.

Durch das Bauvorhaben sind mit den Eingriffen in die bahnbegleitenden Gebüsch- und Gehölzreale und potentielle Habitate von geschützten Vogelarten betroffen. Den betroffenen Vogelarten stehen während der Bauzeit allerdings ausreichend große Rückzugshabitate zur Verfügung. Die gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen (S 1.1 bauzeitliche Tabuzone, G 3.1 Sukzession, A 4.2 Anlage von Feldgehölzen, A 4.3 Anlage von Gebüsch) gewährleisten, dass keine populationsökologischen Folgen für die Vogelarten zu erwarten sind.

Des Weiteren sind durch die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in die Schotter- und Ruderalbereiche Habitate der streng geschützten Zauneidechse und der ebenfalls streng geschützten Kreuzkröte betroffen. Aufgrund der ausreichend großen Rückzugshabitate und der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (G 3.3b Wiederherstellung ruderaler Gleisrandflora mit Aufwertung als Reptilienlebensraum, A 4.1 Ersatzlebensraum für die Zauneidechse) sind für diese Arten keine negativen populationsökologischen Folgen zu erwarten. Die mit dem 2. Deckblatt erfolgten Umplanungen bezüglich der Feldwegführung ermöglichen die Schaffung ungestörter Ersatzlebensräume für die Zauneidechse und die Kreuzkröte auf größeren Flächen als im bestehenden Zustand.

Unter den Fortpflanzungs- und Ruhestätten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind Orte zu verstehen, die von geschützten Arten aktuell zur Fortpflanzung oder zum Ausruhen genutzt werden. Darüber hinaus gehören aktuell nicht besetzte, aber regelmäßig für die genannten Funktionen genutzte Bereiche zu den Fortpflanzungs- und Ruhestätten, so z.B. Brutplätze, die bei Beginn der Brutphase mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder besetzt werden. Potenzielle, aber nachweislich nicht besiedelte Habitate sind von dem Verbot nicht erfasst.

Nicht erfasst sind Nahrungshabitate und Wanderwege zwischen Teillebensräumen, es sei denn, durch den Verlust der Nahrungshabitate oder die Zerschneidung der Wanderwege werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten funktionslos.

Als Beschädigung und Zerstörung ist jede Einwirkung zu verstehen, die die Funktion eines Bereichs als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte erheblich beeinträchtigen kann.

Für die Wildbienen und die Amphibien in der Grube Bergmann ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Während der Wanderungszeiten der Amphibien ist die Aufstellung eines Amphibien-schutzzauns erforderlich. Die Oberbodenmiete im Bereich der Grube Deutag ist so auszuführen, dass keine Barrierewirkung für wandernde Tierarten, insbesondere Amphibien, entsteht. Deshalb sind auf der betreffenden Fläche mehrere Mieten mit ausreichend großen Freiräumen zwischen den einzelnen Mietenkörpern anzulegen. Die Nord-Süd-Verbindung angrenzender Flächen bleibt bestehen (vgl. Vermeidungs- und Schutzmaßnahme S 1.3).

Bei Eingriffen ist von einer Verbotsverletzung des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG auszugehen, wenn ein Bestand einer streng geschützten Pflanzenart beeinträchtigt wird. Von einem solchen Bestand ist auszugehen, wenn Vorkommen lebensfähiger Entwicklungsformen streng geschützter Pflanzen nachgewiesen oder auf Grund der Biotopeignung und früherer, regelmäßiger Funde zu erwarten sind. Für Bahnvorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, sind nur Pflanzen des Anhangs IVb der FFH-Richtlinie zu berücksichtigen.

Durch den Wiedereinbau des abgeschobenen und zwischengelagerten Oberbodens und die Verwendung von vor Ort gewonnenem Saatgut wird eine Gefährdung des Bestands der vorhandenen Pflanzenarten vermieden.

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 und 4 BNatSchG liegt hinsichtlich

- der Zerstörung von Fortpflanzung- und Ruhestätten geschützter Arten,
- der mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Zusammenhang stehenden unvermeidbaren Tötung geschützter Arten sowie
- der Zerstörung geschützter Pflanzen und ihrer Standorte

eine Verbotsverletzung nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Flächen im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt bleibt. Neben klassischen Vermeidungsmaßnahmen lässt sich eine Verbotsverletzung auch durch Maßnahmen verhindern, mit denen die ökologische Funktion des betroffenen Bereiches im Sinne der oben genannten Bedingungen gesichert wird (CEF-Maßnahmen).

CEF-Maßnahmen müssen

- die betroffene lokale Population der geschützten Art stützen und im Ergebnis eine negative Bestandsentwicklung dieser Population verhindern,
- einen engen räumlichen Bezug zum beeinträchtigten Bereich aufweisen, also beispielsweise den Lebensraum der betroffenen Population erweitern,
- zeitlich so angeordnet werden, dass die Funktion des betroffenen Bereichs für die geschützte Art ohne Unterbrechung gewahrt werden kann; werden Ausweichlebensräume geschaffen, müssen sie zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits voll funktionsfähig sein,
- so präzise beschrieben werden, dass der Erfolg der Maßnahme fachlich bewertet werden kann; sofern der Erfolg der Maßnahme zwar im Grundsatz sicher unterstellt werden kann, verschiedene variable Einflüsse jedoch eine regelmäßige Nachjustierung der Ausgestaltung erforderlich machen, ist ein begleitendes Monitoring vorzusehen. Der Planfeststellungsbeschluss muss dann für den Fall negativer Ergebnisse des Monitorings klare Angaben zum weiteren Risikomanagement enthalten.

Für die streng geschützte Zauneidechse wird zwischen dem Holzlagerplatz der Firma Füssenich und der Grube Bergmann eine bauzeitliche Tabuzone geschaffen, die nach Beendigung der Baumaßnahmen als Ersatzlebensraum für die Zauneidechsenpopulation im Plangebiet dient. Östlich des neuen Wirtschaftsweges wird ein 7 m breiter Schutzstreifen hergestellt. Die Fläche wird vor Beginn der Baumaßnahme entsprechend den Habitatansprüchen der Zauneidechse vorbereitet. Die Fläche wird eingezäunt. Die Zäune werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zurückgebaut. Nach Osten wird die Fläche dauerhaft durch einen Weidezaun abgegrenzt. Zum Erreichen der langfristigen Habitatqualität für die Zauneidechse sind folgende Einzelmaßnahmen auf der Fläche vorgesehen: Abtrag von Oberboden, Anlage von Rohböden, Auftrag von sandig/kiesigem Material und Grobschotter, partielle Initialsaat von Gräsern sowie Anpflanzung von einheimischen, standortgerechten Sträuchern in kleinen Gruppen mit einem Anteil von 10 % an der Gesamtfläche, Anlage von Kleinstrukturen, wie beispielsweise Basaltblöcke, Steinriegel, Le-sesteinhaufen, Holzklötze und Baumstümpfe als Sonnenplätze und Versteckmöglichkeiten.

Um die Ausweichbewegungen der betroffenen Exemplare auf benachbarte Maßnahmenflächen zu unterstützen, ist eine Vergrämung zulässig. Eine aktive Umsetzung der betroffenen Exemplare ist von der gesetzlichen Freistellung in § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG dann gedeckt, wenn es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, die zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang erforderlich ist. Dies ist dann der Fall, wenn die Umsiedlung in Lebensräume geplant ist, die unmittelbar an das Revier der lokalen Population anschließen und zum anderen sicher gestellt ist, dass die Lebensfähigkeit der umgesiedelten (Teil-) Population gewährleistet bleibt.

B.4.13 Denkmalschutz und Bodendenkmalschutz

Baudenkmäler und ihre Umgebung sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde eine Ermittlung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf das archäologische Kulturgut durchgeführt. Diese Prüfung war in drei Untersuchungsphasen gegliedert. Zunächst erfolgte eine Auswertung der beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege verfügbaren Unterlagen. Danach war in einzelnen Streckenabschnitten mit Bodendenkmälern zu rechnen. Neben Hinweisen auf vorgeschichtliche und römisch-kaiserzeitliche Siedlungsplätze lagen Informationen zu einem frühmittelalterlichen Gräberfeld vor. Die archäologischen Verdachtsflächen wurden mit der Streckenführung und mit den örtlichen Gegebenheiten abgeglichen, weil ergänzende Ermittlungen (örtliche Erhebungen) zur Verifizierung der Datenlage nur auf zugänglichen, nicht versiegelten Flächen möglich waren. Darauf abgestimmt erfolgte eine Begehung der zugänglichen Flächen durch eine archäologische Fachfirma. Diese Begehung brachte aufgrund des sich zeigenden Oberflächenbildes verdichtete Hinweise zu vorgeschichtlichen Siedlungsstätten. Um sichere Erkenntnisse zu erhalten, wurden in den sich abzeichnenden Konfliktzonen Suchschnitte angelegt. Die zehn durchgeführten Sondierungen blieben alle ohne Befund. Der Anfangsverdacht, dass durch den Bau der S-Bahn-Strecke vorgeschichtliche Siedlungsreste gefährdet wären, wurde nicht bestätigt.

Das frühmittelalterliche Gräberfeld, das im Bereich der Zementfabrik in Bonn-Oberkassel seit dem 19. Jahrhundert bekannt ist, liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnitts 2.

Die Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 15 DSchG NW und das Veränderungsverbot des Bodendenkmals und der Entdeckungsstelle nach § 16 DSchG NW sind in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses unter Abschnitt A.5.10 übernommen worden.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Bei einem Brand am Haltepunkt Menden und gleichzeitigem Ausfall der allgemeinen Beleuchtung besteht für die Reisenden eine Rettungsmöglichkeit über die Treppenanlage. Im Bereich der Treppe bestehen keine Engstellen, die den Fluchtweg einengen würden. Der Aufzug darf im Brandfall nicht benutzt werden, eine entsprechende Beschilderung wird darauf hinweisen. Für den Bahnsteig und die Personenunterführung wird eine akkugepufferte Rettungswegekennzeichnung vorgesehen. Die Zugänge der Personenunterführung sind mit Rettungsfahrzeugen erreichbar. Die Feuerwehr in der Stadt Sankt Augustin gewährleistet den Einsatz in ihrem Ausrückbereich innerhalb der festgelegten Hilfsfristen. Die Personenverkehrsanlage ist über die Meindorfer Straße und die Straße Am Bahnhof durch die Feuerwehr erreichbar. Ein Löscheinsatz ist von einer Seite möglich. Die Löschwasserversorgung ist über das öffentliche Versorgungsnetz an der Straßenkreuzung Meindorfer Straße/Am Bahnhof gewährleistet.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Bei den Baumaßnahmen werden mehrere vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Fernmeldekabel gekreuzt oder berührt. Sicherungen, Änderungen und Verlegungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern durchgeführt. Die vorhandenen Leitungen, Kabel und Kanäle wurden in die Leitungspläne (Anlage 8) übernommen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält unter Abschnitt A.5.3 Nebenbestimmungen zum Schutz von Leitungen und Kabeln.

B.4.16 Straßen, Wege, Zufahrten

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben bestehen. Im Trassenbereich werden einzelne Wege baulich verändert, ergänzt oder neu gebaut; unzumutbare Umwege entstehen dadurch jedoch nicht.

Für die Durchführung der Bauarbeiten an den vorhandenen Brückenbauwerken müssen die kreuzenden Straßen und Wege meistens vollständig gesperrt werden. Der Vorhabenträger wird verpflichtet, in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde die erforderlichen Umleitungen rechtzeitig auszuschildern.

Für die Durchführung der Bauarbeiten an den vorhandenen Brückenbauwerken müssen die kreuzenden Straßen und Wege meistens vollständig gesperrt werden. Der Vorhabenträger wird verpflichtet, in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde die erforderlichen Umleitungen rechtzeitig auszuschildern.

Für die Baustelleneinrichtung (Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen) werden möglichst Flächen des Streckenausbaus genutzt. Die Baustelleneinrichtungsflächen, die für die Errichtung der einzelnen Bauwerke erforderlich sind, liegen jeweils in deren Nahbereich. Die Erschließung der Baustelle und der Massentransport erfolgt zum Teil auf der Trasse der S-Bahn und über Baustraßen im Trassenahbereich.

Die überörtliche Andienung der Baustelle erfolgt über die Autobahn A 560 und die Landesstraße L 16. Die Durchfahrung des Stadtteils Menden kann so vermieden und die Belastung der Anwohner mit Lärm, Abgasen und Verschmutzung so weit wie möglich verringert werden.

Die lokale Erschließung der Baustelle erfolgt über die Meindorfer Straße und einen parallel zur Autobahn A 59 geführten Wirtschaftsweg auf der Westseite der Bahnstrecke entlang der Kläranlage sowie auf der Ostseite über die Meindorfer Straße und die Kirchstraße.

B.4.17 EG-Prüfverfahren

Soweit das Vorhaben den Bau oder die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des Transeuropäischen Netzes (TEN) betrifft, hat der Vorhabenträger gemäß §§ 6, 9 TEIV i.V.m. §§ 2, 4 VV IST beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.

B.4.18 Abweichungen vom gültigen Regelwerk

Grundsätzlich dürfen nur zugelassene Baustoffe, Bauteile und Bauarten verwendet werden. Bei Verwendung unregelmäßiger Bauprodukte und/oder Bauarten sind Zustimmungen im Einzelfall bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes in Bonn zu beantragen.

B.4.19 Ausführungsplanung

Bei der Erstellung und Vorlage der detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen hat der Vorhabenträger die Verfahren gemäß der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) bzw. gemäß der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) zu beachten.

B.4.20 Kampfmittelfunde

Das Verhalten beim Auffinden von Bombenblindgängern und anderen Kampfmitteln bei den Bauarbeiten wird in den Nebenbestimmungen unter A.5.13 geregelt.

B.4.21 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Im Planfeststellungsabschnitt 2 sind von den Baumaßnahmen neben bahneigenen Grundstücken zahlreiche Grundstücke Dritter dauerhaft und/oder bauzeitlich betroffen.

Die Flächen der in einem Einschnitt oder auf einem Damm liegenden Bahntrasse werden einschließlich Böschungsausrundung bzw. Versickerungsgräben zuzüglich eines 1,50 m breiten Geländestreifens durch die DB Netz AG erworben.

Für Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden zusätzliche Flächen vorübergehend in Anspruch genommen. Zur Verringerung der Eingriffe in private Grundstücke werden so weit möglich die vorhandenen und zukünftigen Straßen und Wirtschaftswege sowie die zukünftige S-Bahn-Trasse genutzt.

Die betroffenen Flächen sind mit ihren jeweiligen Flächeninanspruchnahmen nach Art und Umfang in Anlage 9 und Anlage 10 ausgewiesen.

Das unter den Schutz des Art. 14 GG gestellte Eigentum gehört zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei bedeutet die in der Abwägung gebotene Berücksichtigung des Eigentums nicht etwa, dass das Eigentum vor Eingriffen überhaupt geschützt ist. Die Belange der Eigentümer können bei Vorhaben, die zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich sind, bei der Abwägung zugunsten anderer Belange zurückstehen.

Die Prüfung hat ergeben, dass durch den festgestellten Plan Rechtspositionen Dritter zum Teil erheblich beeinträchtigt werden.

Zur Realisierung des Vorhabens ist umfangreicher Grunderwerb durch den Vorhabenträger ebenso erforderlich wie die Bestellung von Dienstbarkeiten und die vorübergehende Inanspruchnahme privater Grundstücke.

Vom Grunderwerb betroffen sind vor allem landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, so dass das Vorhaben auch Auswirkungen auf die berufliche Tätigkeit der dinglich oder obligatorisch Berechtigten hat.

Bedeutsam ist das Vorhaben auch hinsichtlich des privaten Interesses an der Vermeidung von Lärm und Erschütterungen. Dieses Interesse konzentriert sich im Wesentlichen auf die ungestörte Wohnnutzung, aber auch auf das Freizeitverhalten und die Berufsausübung.

Private Interessen werden auch durch den Baubetrieb mit seinen Auswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Staub, Abgase) berührt.

Die Durchführung der im Interesse der Allgemeinheit notwendigen S-Bahn-Strecke 2695 überwiegt die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile. Die für die Planung sprechenden, vernünftigen Gründe des Gemeinwohls sprechen für die Bevorzugung dieses öffentlichen Interesses und für die Zurückstellung einiger privater Belange.

Dem stehen auch die von verschiedenen Beteiligten vorgetragenen Gründe gegen die Planung, insbesondere im Hinblick auf die negativen Auswirkungen, nicht entgegen. Die für die Betroffenen eintretenden Nachteile müssen, soweit ihnen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht abgeholfen werden konnte, privatrechtlich bzw. in einem von der Planfeststellung getrennt durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das unbedingt notwendige Maß dimensioniert worden. Die mit der eigentlichen Trasse funktional verbundenen Folgemaßnahmen (auch Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen) sind unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten so dimensioniert worden, dass eine unnötige Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ausgeschlossen wird. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht möglich, weil andernfalls die Ziele der Planung nicht zu erreichen sind.

Der Planfeststellungsbeschluss stellt verbindlich fest, inwieweit die Inanspruchnahme von Grundstücken oder Rechten Dritter für Zwecke des Baus oder der Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen zulässig ist.

Den Grundstückseigentümern und gegebenenfalls den Pächtern steht eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

Der Planfeststellungsbeschluss bildet keine unmittelbare Rechtsgrundlage für den Vorhabenträger, das Grundstück bzw. das Recht eines Dritten zur Realisierung des Vorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Betroffenen oder der vorzeitigen Besitzeinweisung. Die Planfeststellung macht Verhandlungen des Vorhabenträgers mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

Der Planfeststellungsbeschluss bildet die Grundlage für die Enteignung und die vorzeitige Besitzeinweisung.

Gemäß § 22 Abs. 1 AEG ist für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 18 AEG festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

Die Enteignung ist mithin möglich im Hinblick auf alle Flächen, die zur Errichtung der vom Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Betriebsanlagen, d.h. des Schienenwegs einschließlich seiner Nebenanlagen, erforderlich sind. Hierzu gehören auch die nur vorübergehend beanspruchten Flächen zur Baustelleneinrichtung.

Das Enteignungsrecht erstreckt sich weiter auf Grund des engen systematischen Zusammenhangs der Regelung in § 18 AEG mit § 75 Abs. 1 VwVfG auch auf die notwendigen Folgemaßnahmen im Sinne dieser Vorschrift (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 05.04.2000, Az.: 8 C 11634/98, NVwZ 2001, 104; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 21.01.1998, Az.: 8 S 1892/97, NuR 1998, 371).

Eine Enteignung ist auch zur Durchführung der im Planfeststellungsbeschluss bzw. im Landschaftspflegerischen Begleitplan (§ 20 Abs. 4 BNatSchG) vorgesehenen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen i.S.d. § 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG möglich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az.: 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896, 899).

Grundlage der Entscheidung der Enteignungsbehörde sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben. Der Grunderwerbsplan sollte dabei mindestens im Maßstab 1:1000 gefertigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988, Az.: 4 C 1.85, NVwZ 1989, 252).

Zeigt sich bei der Bauausführung, dass auf Flächen zugegriffen werden muss, die in den planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen nicht enthalten sind, so ist, falls eine Einigung mit dem Eigentümer scheitert, eine Planänderung nach § 76 VwVfG erforderlich, um die Voraussetzungen der Enteignung (und einer vorzeitigen Besitzeinweisung) zu schaffen.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens privatrechtlich bzw. im Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

B.4.22 Landwirtschaft

Zur Durchführung des Bauvorhabens ist die dauerhafte und bauzeitliche Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen erforderlich. Der Neubau einer S-Bahn-Strecke stellt ein Großprojekt des Verkehrswegebbaus mit insgesamt hoher Eingriffsintensität dar. Neben der Inanspruchnahme durch die neu zu bauenden Eisenbahnbetriebsanlagen sind landwirtschaftliche Flächen vor allem auch durch Maßnahmen betroffen, mit denen der Eingriff in Natur und Landschaft ausgeglichen werden kann. Aus der hohen Eingriffsintensität leitet sich zwangsläufig ein hoher natur-

schutzrechtlicher Kompensationsbedarf ab. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen lässt es sich nicht vermeiden, dass hierfür intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden.

Die betroffenen Grundeigentümer und Pächter sind rechtzeitig vor Inanspruchnahme der in den Grunderwerbsplänen dargestellten und im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Flächen zu unterrichten, um Vorkehrungen und Maßnahmen zur Bestellung ihrer Flächen treffen zu können.

Zur Rekultivierung der Baustelleneinrichtungsflächen, Oberbodenmieten und zurück zu bauenden Baustellenstraßen ist eine rückstandsfreie Räumung der Flächen von Fremdstoffen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und das Aufbringen des zwischengelagerten Oberbodens erforderlich.

Ein Entschädigungsanspruch gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG als Umweltschädigung entsteht nicht, weil alle bestehenden Wegeverbindungen erhalten bleiben. Es entstehen keine zusätzlichen Wegstrecken, die für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind. Bauzeitliche Sperrungen einzelner Wege beim Neubau der Kreuzungsbauwerke mit der Bahnstrecke können allen betroffenen Nutzern billigerweise zugemutet werden. Eine Umweltschädigung als Enteignungsschädigung wäre vom Vorhabenträger nur zu leisten, wenn der Betriebsinhaber durch eine Erschwerung der innerbetrieblichen Verbindung in seiner eigentümlich geschützten Rechtsposition betroffen ist.

Der Eigentümer oder Pächter eines landwirtschaftlichen Grundstücks hat einen Ertragsverlust, der auf die Schattenwirkung einer Randbepflanzung entlang von Wegen oder entlang neu zu errichtender Dämme zurückzuführen ist, entschädigungslos hinzunehmen, wenn der Vermögensnachteil nur geringfügig ist.

Für die zu ändernden und neu anzulegenden Wege gelten die Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege. Danach sind ländliche Wege nach den jeweiligen Anforderungen zu befestigen. Der bisherige Zustand ist zu berücksichtigen. Der Ausbaustandard hat sich daneben an den anschließenden Wegeabschnitten zu orientieren.

Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen und vorstehenden Bewertungen zur Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter sowie Entschädigung verwiesen.

B.4.23 Weitere öffentliche Belange

B.4.23.1 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 26, und der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis

**Schreiben der Bezirksregierung Köln, Dezernat 26, vom 04.01.2007, Az.: 26.4 - 61.07.06 -
Schreiben der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis vom 02.01.2007, Az.: GS/GS 3
- 61.07.06 -**

Seitens der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis werden keine Einwände erhoben.

Folgende Hinweise werden gegeben:

Die Sperrung der Eisenbahnüberführung über die Straße Auf der Mirz zur Durchführung der Bauarbeiten bedinge eine Verlängerung des Schulwegs für Grundschüler, ein erhöhtes Gefahrenpotential für Fußgänger und Zweiradfahrer und eine Einschränkung der Erreichbarkeit des Wohngebiets infolge der Höhenbegrenzung der Unterführung. Die von den Sperrungen betroffenen Anlieger und der überörtliche Verkehr sollen rechtzeitig informiert werden.

Der Baustellenverkehr soll nicht über die Von-Galen-Straße durch das Wohngebiet, sondern stattdessen über den Fasanenweg und das Baufeld abgewickelt werden.

Die Bezirksregierung Köln, Dezernat 26, schließt sich der Stellungnahme der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis an.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Für die Verbreiterung sowohl der Eisenbahn- als auch der Straßenüberführung Auf der Mirz ist es unumgänglich, während der Bauzeit die jeweilige Brücke zu sperren. Die DB ProjektBau GmbH hat in ihrer Erwiderung zugesagt, dass jeweils nur eine der beiden Brücken gesperrt wird. Während der Bauzeit muss der höchstens 800 m weite Umweg über das jeweils andere Brückenbauwerk in Kauf genommen werden. Umleitungen werden ausgeschildert. Die Baustellen werden entsprechend der Straßenverkehrsordnung gesichert.

Die Nutzung der durch das Wohngebiet führenden Von-Galen-Straße durch den Baustellenverkehr zur Andienung der Baustellen an der Eisenbahn- und Straßenüberführung Auf der Mirz ist unvermeidbar. Dabei werden jedoch keine Massentransporte des S-Bahn-Baus durchgeführt, sondern Andienungen der Brückenbaustellen. Der Bau der S-Bahn-Strecke findet auf der westlichen Seite der bestehenden Bahnstrecke statt, hier wird die Baustraße entlang der Bahnstrecke genutzt. Auch bei der alternativ vorgeschlagenen Führung des Baustellenverkehrs über den Fasanenweg wäre Wohnbebauung betroffen.

Schreiben der Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis vom 17.06.2008, Az.: 61.07.02/61.07.06

Die Kreispolizeibehörde Rhein-Sieg-Kreis hält im 2. Deckblattverfahren die Stellungnahme zum Planungsstand des 1. Deckblatts aufrecht.

Gegenäußerungen der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008 und vom 05.06.2009

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die oben stehende Entscheidung zum 1. Deckblatt verwiesen.

B.4.23.2 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 51

Schreiben der Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, vom 02.04.2004, Az.: 51.1-9.1.2

Die Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben, teilt aber zur Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 14.3) und zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 13) Prüfbemerkungen mit.

Umweltverträglichkeitsstudie

Die Darstellung der Variantenwahl im Planfeststellungsabschnitt 2 sei nachvollziehbar. Dennoch würden zwei für den Naturschutz sehr wertvolle Bereiche (Siegaltarm und Lebensraum der Zauneidechse) betroffen, für die frühzeitige und umfangreiche Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden müssten.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechsenpopulation würden begrüßt. Hinsichtlich des Vermeidungsgebots sei zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen des Siegaltarms durch eine Stützmauer oder andere geeignete Maßnahmen vermieden werden könnten.

Die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen müssten auf bereits befestigten Flächen angelegt werden. Soweit zusätzlich Vegetationsflächen in Anspruch genommen werden müssten, seien diese in der Eingriffsbilanzierung zu berücksichtigen. Die Darstellung, dass nur bereits versiegelte Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen würden, treffe nicht zu.

Bodenverdichtungen und -verunreinigungen seien nicht nur im Wurzel- und Kronenbereich von Bäumen zu unterlassen, sondern müssten grundsätzlich vermieden werden.

Pflanz- und Ansaatmaßnahmen müssten ausnahmslos mit autochthonem Pflanzmaterial oder mit vor Ort gewonnenem Saatgut durchgeführt werden.

Die Eingriffsermittlung sei nicht nachvollziehbar. Die Flächenbilanz sei nicht transparent und vor allem die Tabelle 4 (Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich/Ersatz zur Überprüfung des Mindestumfangs) gebe keinen Überblick über Eingriff und Ausgleich/Ersatz. Die Wertermittlung der Ausgleichsflächen im Bestand fehle. Die Funktionsräume sollten gemäß Abschnitt 3.4.1 des Verfahrens zur Überprüfung des Mindestumfangs von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in die Biotopfunktion (Ludwig, 1991) mindestens den höchsten Wert der in ihnen vorkommenden Biotoptypen betragen. Die einzelnen Funktionsräume blieben demgegenüber einige Punkte zurück: Funktionsraum 1 und 2 blieben jeweils 6 Punkte zurück, Funktionsraum 3 bliebe 3 Punkte zurück, Funktionsraum 4 bliebe 5 Punkte zurück und Funktionsraum 5 bliebe 12 Punkte zurück. Der Vernachlässigung eines 6 m breiten Streifens bei der Betrachtung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung liege eine falsche Annahme zugrunde. Im vorliegenden Fall handele es sich nicht um eine Änderung einer Betriebsanlage, sondern um eine neue planerische Gesamtentscheidung und damit um einen Neubau einer Betriebsanlage auf Bahngelände. Eingriffe innerhalb des 6 m-Streifens seien demnach in der Eingriffsregelung zu berücksichtigen. Die Ausgleichsmaßnahmen seien zum Teil lediglich Rekultivierungsmaßnahmen und daher nicht als Ausgleich i.S.d. § 4 LG (alter Fassung) geeignet, insbesondere nicht Ausgleichsmaßnahme A.4.3 in Anlage 13.3.2, Ausgleichsmaßnahme A.4.2 in Anlage 13.3.2, Ausgleichsmaßnahme A.4.4 in Anlage 13.3.3, Ausgleichsmaßnahme A.4.3 in Anlage 13.3.4 und Ausgleichsmaßnahme A.4.3 in Anlage 13.3.6.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Umweltverträglichkeitsstudie

Der Siegaltarm und der Lebensraum der Zauneidechse werden gesichert, zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Zauneidechse werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Hierzu wird insbesondere auf die mit dem 2. Deckblatt von der DB ProjektBau GmbH ergänzten Unterlagen zum Artenschutz verwiesen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden größtenteils auf bereits versiegelten Flächen angelegt. Voraussichtlich in Anspruch zu nehmende Vegetationsflächen sind in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt worden. Sollten darüber hinaus während der Baudurchführung weitere Vegetationsflächen in Anspruch genommen werden müssen, so hat der Vorhabenträger die zusätzlichen Eingriffe zu ermitteln, die erforderlichen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu entwickeln und im Wege eines Planänderungsverfahrens genehmigen zu lassen.

Verdichtungen des Bodens im Baufeld durch Maschinen und Geräte sind unvermeidbar. Soweit die Flächen nicht durch bauliche Anlagen in Anspruch genommen werden, sind nach Beendigung der Baumaßnahmen die Auflockerung des Bodens bzw. der Wiederauftrag von abgeschobenem und gelagertem Oberboden und die Wiederherstellung des Ausgangszustands bzw. die Rekultivierung der Flächen vorgesehen.

Die Böschungflächen, die gegen Erosion zu schützen sind, werden mit einer vom Rhein-Sieg-Kreis vorgeschlagenen Saatgutmischung eingesät. Zur Durchführung der Baumaßnahme abgeschobener Oberboden wird wieder aufgetragen. Die langfristige Biotopentwicklung soll nicht durch Einsaat, sondern durch extensive Pflege erreicht werden. Bei den Ersatzmaßnahmen in den ökologisch hochwertigen Landschaftsbereichen der Sieg wird ausnahmslos bodenständiges Saatgut verwendet.

Die Methodik der Eingriffsermittlung und der Flächenbilanzierung wurde aufgrund der vorliegenden Stellungnahmen für alle fünf Planfeststellungsabschnitte sowohl mit der Höheren Landschaftsbehörde (Bezirksregierung Köln) als auch mit den beiden Unteren Landschaftsbehörden (Rhein-Sieg-Kreis und Stadt Bonn) abgestimmt. Die Eingriffsbilanzierungen aller Planfeststellungsabschnitte wurden entsprechend dem Abstimmungsergebnis überarbeitet.

Bei der Eingriffsbilanzierung wurden Vegetationsverluste auf Bahnanlagen folgendermaßen behandelt:

- Vegetationsbeseitigungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit auch zur Unterhaltung der Bahnanlagen hätten durchgeführt werden können, stellen keinen Eingriff dar, auch wenn die betroffenen Flächen im Bestands- und Konfliktplan als eigenständige Biototypen und nicht als Gleisanlage dargestellt sind. Dies betrifft z.B. Maßnahmen innerhalb eines bestehenden Gleisfeldes.
- Bei einer neuen planerischen Gesamtentscheidung, wie z.B. dem Neubau eines Gleises parallel zu einem bestehenden Gleis, wird der damit verbundene Vegetationsverlust als Eingriff bewertet und in der Bilanzierung berücksichtigt, unabhängig von einem von Gehölzen freizuhaltenen Sicherheitsstreifen gemäß Richtlinie 882.0205.

Der Vorhabenträger hat entsprechend seiner Rückäußerung angestrebt, die trassennahen Ausgleichsflächen auf neu geschaffenen Böschungsflächen und angrenzend an die Bahnanlagen anzulegen. Wegen der Lage der neuen S-Bahn-Trasse entlang einer bestehenden Bahnstrecke und wegen des teilweisen Verlaufs der Trasse durch bebaute Gebiete entstanden in Teilabschnitten Überlagerungen des Eingriffsraums mit dem Kompensationsraum. Dabei wurden tatsächlich Ausgleichsmaßnahmen geplant, die eigentlich eine Rekultivierung des Ausgangszustands darstellen. Aufgrund der geringen Maturität der neu bzw. wieder angelegten Biotope kann hier kein gleichwertiger Ausgleich erreicht werden. Aufgrund der vom Vorhabenträger mit den Landschaftsbehörden geführten Abstimmungen zur Eingriffsbilanzierung wurde in diesen Fällen ein Defizit in der Bilanzierung berücksichtigt.

Schreiben der Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, vom 11.11.2008, Az.: 51.1-9.1.2-SU/BN

Die Bezirksregierung Köln, Dezernat 51, erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das mit den Unterlagen des 2. Deckblatts geänderte Vorhaben, unterstützt aber die durch den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgegebenen Stellungnahmen vollinhaltlich.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 19.11.2008

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises im 2. Deckblattverfahren verwiesen.

B.4.23.3 Stellungnahmen der Stadt Sankt Augustin

Schreiben der Stadt Sankt Augustin vom 08.04.2004, Az.: 6/10-He.

Bahnhof Menden

Die Stadt Sankt Augustin teilt mit, dass sie den Ausbau der S-Bahn S 13 grundsätzlich begrüße, da er zu einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im rechtsrheinischen Raum führe. Für die Stadt und die Bürger von Sankt Augustin gelte dies aber unter der Voraussetzung, dass der Halt von Regionalzügen in Menden bestehen bleibe.

Die Stadt Sankt Augustin gehe davon aus, dass der Halt von Regionalzügen am Bahnhof Menden auch in Zukunft gewährleistet ist, da sich ansonsten die Anschlüsse sowohl nach Norden als auch nach Süden deutlich verschlechtern würden. In Richtung Norden entstünden bei einer ausschließlichen Bedienung des Bahnhofs Menden durch die S-Bahn S 13 deutliche Zeitverluste, da die S-Bahn S 13 immer über den Flughafen geführt werde. Nach Süden sei ein Umstieg in Bonn-Beuel

erforderlich, um die weiterführenden Regionalzüge zu erreichen, was auch mit einem Zeit- und Komfortverlust verbunden sei. Als akzeptabel erachte die Stadt Sankt Augustin auch die Möglichkeit, dass die stündliche RE-/RB-Verbindung, welche nicht die Flughafenschleife nutzen soll, den Bahnhof Menden bediene.

Der Bahnhof Menden sei baulich so herzurichten, dass sowohl die S-Bahn als auch die Regionalzüge dort halten könnten. Mindestens als Perspektive für die Zukunft und aus Gründen der betrieblichen Flexibilität sei das Beibehalten eines Bahnsteigs an den RE-/RB-Gleisen unbedingt notwendig.

Im Rahmen der Baumaßnahme solle die seit Jahren von der Stadt Sankt Augustin angestrebte Umbenennung des Bahnhofs Menden (Rheinland) in Sankt Augustin-Menden erfolgen. Da mit der Einführung des S-Bahn-Betriebs auch eine Veränderung der Bahnhofsbeschilderung mit dem S-Bahn-Logo erfolge, könne die Umbenennung des Bahnhofs kostenneutral erfolgen.

Die Stadt Sankt Augustin befürworte einen Gleisanschluss für das Gewerbegebiet an der Ladestraße. In dem Gewerbegebiet bestünden jetzt und auch in Zukunft genügend Potentiale für den Transport bahnaffiner Güter.

Die Stadt Sankt Augustin plane zur Verbesserung des Bahnhofsumfelds eine kombinierte Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlage. Möglich wären auch ein Kiosk sowie eine Buswendeanlage. Auf den dazu erforderlichen Grundstücksflächen stehe derzeit noch ein Stellwerksgebäude der Deutschen Bahn AG. Zur besseren Nutzbarkeit der Flächen wäre ein Abriss erforderlich.

Straßenüberführung Auf der Mirz

Die Überführung Auf der Mirz sei nach den der DB ProjektBau GmbH vorliegenden Angaben des Fachbereichs Tiefbau der Stadt Sankt Augustin auszuführen. Die bestehende Treppenanlage an der Überführung liege im Bereich der Umbaumaßnahme und sei nach Abschluss der Baumaßnahmen zur S-Bahn S 13 in Abstimmung mit der Stadt Sankt Augustin wieder instand zu setzen und an die neue Brücke anzuschließen.

Eisenbahnüberführung Auf der Mirz

Die Überführung Auf der Mirz weise augenscheinlich Korrosionserscheinungen auf. Im Rahmen der Veränderungen werden seitens der Stadt Sankt Augustin eine Überprüfung der Wasserschäden sowie ein Standsicherheitsnachweis gefordert. Ggf. sei in Abstimmung mit der Stadt Sankt Augustin ein Neubau der gesamten Überführung vorzusehen.

Inanspruchnahme von privaten Grundstücken im Bereich der Straße Auf der Mirz

Bedingt durch die dicht an die geplanten Bahnanlagen angrenzende Bebauung werde auf der Westseite der Strecke im Bereich Auf der Mirz stark in die privaten Hausgrundstücke eingegriffen. Die Stadt Sankt Augustin fordert die DB ProjektBau GmbH auf, die Eingriffe während der Bauzeit und die dauerhafte Inanspruchnahme der privaten Grundstücke auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Lärmschutz

Das Ende der Lärmschutzmaßnahmen am Bahnhof Menden in südlicher Richtung werde von der Stadt Sankt Augustin abgelehnt. Hier sei zum Schutz der Wohnbebauung eine Fortführung notwendig. Neben dem Lärmschutz könne eine Weiterführung des Lärmschutzes am Bahnhof Menden auch verhindern, dass Fahrgäste aus Richtung des Park+Ride-Platzes illegal die Gleisanlagen queren, um ihre Züge zu erreichen.

Zur Minderung der streckenbedingten Lärmentwicklung sei in jedem Fall dem aktiven Schallschutz der Vorrang vor dem passiven Schallschutz zu gewähren. Die Stadtteile Menden und Meindorf seien extrem stark vom Schienenlärm sowie vom Lärm der Autobahn A 59 betroffen. Zum Teil

reiche die Bahntrasse unmittelbar an die Wohnbebauung heran und führe zu Immissionen aus dem Bahnverkehr, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet seien, Gefahren und erhebliche Nachteile für die unmittelbare Nachbarschaft sowie erhebliche Belastungen für die Ortslagen von Menden und Meindorf herbeizuführen. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden würden von der Stadt Sankt Augustin begrüßt.

Die Stadt Sankt Augustin fordert, bei der schalltechnischen Berechnung die Zugbelastung der Auslastungsgrenze anzusetzen. Es existierten stark voneinander abweichende Aussagen der Deutschen Bahn AG über die Streckenauslastung in der letzten Zeit. Die Angaben über die Güterzugbelegung schwankten tagsüber zwischen 149 und 91, nachts zwischen 103 und 69, wobei für das Planfeststellungsverfahren tags 100 und nachts 75 angesetzt wurden. Da es erklärtes Ziel der Bundes- und Landesregierung sei, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und der Ausbau der S-Bahn S 13 diesem Ziel dienste, wäre die Orientierung an der Auslastungsgrenze folgerichtig.

Zur Minderung von Lärm und Erschütterungen durch den Bahnverkehr sollten im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 die vorhandenen Betonschwellen gegen Holzschwellen ausgetauscht werden.

Landschaftsbrücke an der Feldwegüberführung bei km 6,742

Aus Sicht der Stadt Sankt Augustin sei die trassennahe Kompensation des Eingriffs einer trassenfernen Lösung vorzuziehen. Als eine Möglichkeit dazu böte es sich an, im Bereich der Feldwegüberführung bei km 6,742 eine Landschaftsbrücke über die Bahnstrecke und die Autobahn zu führen. Diese Vernetzung würde auch die schon heute bestehende Trennwirkung beider Verkehrswege entschärfen. Da im angesprochenen Bereich sowohl der Ausbau der Bahn als auch der Ausbau der Bundesautobahn und des Gewerbegebiets anstünden, sollte geprüft werden, ob mit dem für den notwendigen Ausgleich zur Verfügung stehenden Mitteln der Projekte die Finanzierung der Landschaftsbrücke sichergestellt werden könne. Der Wunsch der Stadt Sankt Augustin wurde in den Landschaftsplan Nr. 6 aufgenommen.

Fehlerhafte Darstellungen bzw. Unklarheiten in den Planunterlagen

Die Hausgrundstücke Auf der Mirz 2c, 2d und 2e seien in den Unterlagen nicht als bebaute Grundstücke gekennzeichnet.

Die Wohnbebauung Auf der Mirz erscheine in der Gebietskategorisierung als Wohngebiet, werde aber in den Karten für den Anspruch auf passiven Lärmschutz nicht gekennzeichnet.

Es sei unklar, ob der heute bestehende Weg zwischen Bahngelände und den Hausgrundstücken Auf der Mirz wiederhergestellt werden soll.

Vorbehalt des Vorbringens weiterer Anregungen

Die Stadt Sankt Augustin behält sich vor, zum Erörterungstermin weitere Anregungen in das Verfahren einzubringen.

Sicherstellung der Erschließung

Baubedingte Einschränkungen und Behinderungen von Straßen, Wegen und privaten Grundstücken seien soweit wie möglich zu vermeiden und mit der Stadt Sankt Augustin und den Anliegern abzustimmen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Bahnhof Menden

Verkehrliches Ziel des Vorhabens ist es, das Schienenpersonennahverkehrsangebot auf der rechten Rheinstrecke ab der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Nordrhein-Westfalen bis Köln zu verbessern, d.h. bedarfsgerecht auszubauen und gleichzeitig eine Anbindung des Flughafenbahnhofs an die Oberzentren Köln und Bonn herzustellen. Die Neuordnung der Angebotsstruktur im Schienenpersonennahverkehr führt zu einer Entflechtung des eher weiträumigen Regionalverkehrs von dem reinen Ballungsraumverkehr zwischen Bonn und Köln. Die Funktion des Ballungsraumverkehrs übernimmt zukünftig die S-Bahn-Linie S 13 im Taktfahrplan mit Bedienung aller Stationen, während der weiträumigere Regionalverkehr durch Konzentration der Halte auf Verknüpfungsstationen mit hohem Verkehrsaufkommen beschleunigt wird. In dem streckenparallelen Bereich S-Bahn/Regionalverkehr sind Regionalexpress- und Regionalbahn-Halte zukünftig nur in Bonn-Beuel, Troisdorf und Köln-Deutz vorgesehen.

Für den Bahnhof Menden, der aktuell durchschnittlich nur etwa 620 Ein- und Aussteiger täglich aufweist, wird anstelle der bisherigen jeweils stündlichen Bedienung durch RE 8 und RB 27 künftig alle 20 Minuten ein aufgrund der neuen Infrastruktur verlässlicheres Angebot mit der S 13 bestehen. Die Fahrbeziehungen von Menden in Richtung Bonn werden nach Betriebsaufnahme der S-Bahn-Linie S 13 attraktiver, weil ein neuer Verknüpfungsbahnhof S-Bahn/Stadtbahn in Bonn-Vilich gebaut wird, der einen schnellen Umstieg von der und zur Stadtbahn erlaubt und damit die Anbindung in das linksrheinische Bonner Stadtzentrum verbessert. Die Fahrgelegenheiten in Richtung Köln werden um 50 % erhöht. Neben den Direktfahrten mit der S 13 von und nach Köln bis zu drei Mal in der Stunde können durch Umsteigen von der S-Bahn in Troisdorf die RE-/RB-Verbindungen mit den Reisezeitvorteilen des beschleunigten Regionalverkehrs genutzt werden.

Die Forderung, die Regionalzüge weiterhin oder auch nur für einen späteren Zeitpunkt wieder am Bahnhof Menden halten zu lassen, würde den Erhalt des vorhandenen Bahnsteigs erforderlich machen. Das hätte zur Folge, dass die S-Bahn-Trasse um ca. 3,50 m nach Westen verschoben werden müsste, wodurch ein breiteres Überführungsbauwerk, eine aufwändigere Straßenabsenkung und zusätzliche Eingriffe in Grundstücke Dritter erforderlich würden. Neben den dadurch ausgelösten Mehrkosten würden weitere Kosten aus der Unterhaltung eines vorhandenen und wenig bzw. nicht genutzten Bahnsteigs entstehen. Aus nachvollziehbaren Gründen weist der Vorhabenträger deshalb die Forderung nach Erhalt des vorhandenen Bahnsteigs zurück.

Die Benennung des neuen S-Bahn-Haltepunkts ist nicht Gegenstand einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

Forderungen nach einem neuen Gleisanschluss für den Güterverkehr wurden weder von Eisenbahnverkehrsunternehmen noch von den anzuschließenden Unternehmen in das Verfahren eingebracht. Der Bedarf für einen neuen Gleisanschluss besteht nicht.

Das Stellwerk im Bahnhof Menden ist noch in Betrieb und kann deshalb nicht abgerissen werden. Die Deutsche Bahn AG hat bei Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Sankt Augustin zugesagt, diese über eine eventuelle spätere Entbehrlichkeit des Stellwerks zu informieren.

Straßenüberführung Auf der Mirz

Die DB ProjektBau GmbH hat erklärt, die Überführung Auf der Mirz entsprechend den Angaben des Fachbereichs Tiefbau der Stadt Sankt Augustin für die Brückenklasse SLW 60 zu bemessen. Eine weitergehende Entscheidung ist nicht erforderlich.

Der Entfall der Treppe an der Überführung führt nicht dazu, dass die Erschließung von Grundstücken nicht mehr gewährleistet ist oder unzumutbare Umwege entstehen. Die Lage der Treppe und das Umfeld deuten auf eine geringe bis fehlende Bedeutung für den Fußgängerverkehr hin. Der untere Absatz der Treppe führt auf einen unbefestigten Pfad. Der obere Treppenabsatz endet auf der Straße Auf der Mirz, auf der sich kein Gehweg befindet. Die Wege, auf die der unbefestigte

Pfad führt, sind auch auf dem Weg, der parallel zur Straße Auf der Mirz liegt und an der Kreuzung mit der Friedrich Hegel-Straße beginnt, erreichbar. Ein Bedarf für den Erhalt der Treppe ist nicht erkennbar.

Da es sich aber um eine vorhandene bauliche Anlage handelt, hat der Baulastträger der Treppe einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung.

Eisenbahnüberführung Auf der Mirz

Die Bauwerke im Netz der Deutschen Bahn AG werden regelmäßig überwacht. Weder der derzeitige Zustand der Überführung noch die geplante Errichtung eines neuen Tragwerks für die S-Bahn-Trasse gefährden die Standsicherheit.

Inanspruchnahme von privaten Grundstücken im Bereich der Straße Auf der Mirz

Die Eingriffe in das Grundeigentum Dritter während der Bauzeit sind auf ein Minimum zu beschränken und die Eigentümer vorab ausführlich zu informieren. Die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken ist auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert worden.

Bei der Festlegung der Gleisabstände hat der Vorhabenträger die Mindestwerte gemäß den technischen Richtlinien und die bestehenden Maststandorte berücksichtigt. Der erforderliche Abstand zwischen den Güterverkehrsgleisen ließe sich noch etwas reduzieren, wenn die vorhandenen Masten zwischen den Gleisen zurückgebaut und durch außen stehende Masten mit Doppelausleger ersetzt würden. Wegen unverhältnismäßig hoher Kosten für die Anpassung bestehender Anlagen insbesondere für den elektrischen Eisenbahnbetrieb musste der Vorhabenträger diese grundsätzlich bestehende Möglichkeit nicht umsetzen.

Lärmschutz

Die geforderte Verlängerung der Lärmschutzwand am Bahnhof Menden in südliche Richtung führt mit Ausnahme der einzeln stehenden Gebäude am Bahnhof zu keiner bedeutsamen Pegelreduzierung an der übrigen Wohnbebauung. Bei den zu berücksichtigenden Häusern südlich des Bahnhofs werden passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Für die schalltechnischen Untersuchungen wurde zuerst das für das Jahr 2010 prognostizierte Betriebsprogramm der Strecke 2324 und der S-Bahn-Strecke zugrunde gelegt. Mit den geänderten Planunterlagen des 2. Deckblatts hat der Vorhabenträger eine Anpassung an die prognostizierte Verkehrsentwicklung für das Jahr 2015 vorgenommen. Der gegebenenfalls erforderliche Lärmschutz bemisst sich nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung) der Strecke, sondern an einer Durchschnittsbelastung i.S. einer realistischen Betriebsprognose (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, Az.: 11 A 9/97). Bei den schalltechnischen Berechnungen wurden nunmehr insgesamt 118 S-Bahnen auf der S-Bahn-Strecke sowie 72 Personen- und 175 Güterzüge auf der Fernbahn-Strecke als Summe beider Richtungen über 24 Stunden berücksichtigt.

Entsprechend dem Stand der Technik werden bei den neuen S-Bahn-Gleisen und bei den umzubauenen Fernbahn-Gleisen Betonschwellen und keine Holzschwellen eingebaut. Dies wurde auch bei den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt.

Landschaftsbrücke an der Feldwegüberführung bei km 6,742

Die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke wird als unbegründet zurückgewiesen. In Abschnitt 5.6.3 der Umweltverträglichkeitsstudie hat der Vorhabenträger die Auswirkungen des Ausbaus der Bahnstrecke untersucht. Danach kommt es durch das Bauvorhaben zu keiner neuen Trenn- und Zerschneidungswirkung. Vielmehr stellt insbesondere die Autobahn auch ohne den Ausbau der Bahnstrecke bereits für einzelne Tiergruppen ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Verfestigung der vorgefundenen Trennwirkung und Zerschneidung des Landschaftsraums rechtfertigt jedoch nicht den Bau der Landschaftsbrücke. Darüber hinaus wären die positiven Wirkungen der geforderten Landschaftsbrücke für viele Tierarten eingeschränkt, wenn über diese Land-

schaftsbrücke wieder ein neuer Verkehrsweg geführt würde. Für eine bessere verkehrliche Verknüpfung der einzelnen Ortslagen wären Kreuzungsbauwerke als normale Straßenüberführungen ausreichend. Die vorhandenen Wegebeziehungen werden aber nur bauzeitlich eingeschränkt, nicht jedoch dauerhaft. Der Ausbau der Bahnstrecke erfordert nicht die Schaffung neuer Straßenverkehrsbeziehungen.

Fehlerhafte Darstellungen bzw. Unklarheiten in den Planunterlagen

Die Bebauung der Grundstücke Auf der Mirz 2c, 2d und 2e wird berücksichtigt.

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach ergibt sich aus dem mit dem 2. Deckblatt geänderten Plan der Anlage 14.1.1 B.

Der bestehende Weg zwischen Bahngelände und den Hausgrundstücken Auf der Mirz ist in der neuen Lage wiederherzustellen.

Vorbehalt des Vorbringens weiterer Anregungen

Im Erörterungstermin können bereits vorgetragene Einwendungen und Anregungen vertieft werden. Das Vorbringen gänzlich neuer Einwendungen ist hingegen nicht möglich.

Sicherstellung der Erschließung

Es wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.2.2 verwiesen.

Schreiben des städtischen Büros für Natur- und Umweltschutz vom 06.04.2004

Artenschutz

Zwar seien in der Umweltverträglichkeitsstudie die Schutzgüter dargestellt und im Groben bewertet, die Biotop-Potentiale im erweiterten Untersuchungsgebiet untersucht, für die Amphibienarten auch vertiefende Untersuchungen durchgeführt, die gefährdeten Vogel- und Wildbienenarten zumindest in gewissem Umfang berücksichtigt worden, darüber hinaus gehende umfangreiche faunistische Kartierungen gingen aber aus den Unterlagen nicht hervor. Hieraus resultiere ein Mangel an faunistischer Artenerfassung, insbesondere bei den Insekten.

Hinsichtlich der relevanten Arten gemäß FFH-Richtlinie sei der landschaftspflegerische Begleitplan unzureichend. Beispielsweise werde der Verlust an Individuen und der Lebensraumverlust in der Bewertung des Eingriffs nicht ausreichend berücksichtigt. Eine reine Betrachtung der Biotopfunktionen reiche weder für die Abschätzung des Eingriffs noch für eine folgerichtige Vorgehensweise hinsichtlich der Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Sicherstellung von Teilpopulationen, Schaffung von Refugialräumen) aus. Besonders für die gefährdeten Arten sei ein Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ihrer Funktionalität zweifelhaft. Der überwiegende Teil der Maßnahmen sei als trassennahe Fläche in die Gestaltung der baulichen Anlagen integriert und könne aufgrund ihrer Lage und des Flächenzuschnitts (schmal und lang) den Artenschutzaspekten und den Kompensationserfordernissen nicht gerecht werden.

Landschaftsbrücke

Als Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahme sollte der Bau einer Landschaftsbrücke entsprechend den Vorschlägen der Stadt Sankt Augustin und des BUND in die Planungen einbezogen werden.

Boden- und Wasserschutz

Die angewandte Methodik zur Eingriffsbilanzierung entspreche zwar dem anerkannten Bewertungsverfahren in Nordrhein-Westfalen, es fehlten aber erforderliche Vorschläge zum Boden- und Wasserschutz.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Schutzmaßnahme S 1.3: Die Standortwahl der Oberbodenzwischenlager wird als ungünstig bewertet, insbesondere der Zwischenlagerstandort südlich der Grube Deutag unmittelbar angrenzend an die Tabuzone für die Zauneidechse.

Rekultivierungsmaßnahme R 2.1: Bei den Flächen im Bereich An der Mirz und im Bereich der alten Kläranlage sollte geprüft werden, ob infolge von Bodenverdichtungen temporäre Gewässer zur Förderung des Artenschutzes angelegt werden können.

Gestaltungsmaßnahme G 3.2: Die Sickermulden sollten ökologisch hochwertig und mit Angeboten für ein großes Artenspektrum gestaltet werden.

Gestaltungsmaßnahme G 3.3: Durch Anlage von zusätzlichen Kleinstrukturen sollen Angebotsverbesserungen für Reptilien geschaffen werden.

Gestaltungsmaßnahme G 3.5: Für Anpflanzungen im Bereich der Bahnböschungen sollten standortgerechte heimische Gehölzarten verwendet werden. Hinsichtlich des Pflanzrasters sollten die Empfehlungen des BUND beachtet werden.

Ausgleichsmaßnahme A 4.1: Die Flächen sind insbesondere zur Verbesserung der Vernetzungswirkung nicht schlauchförmig entlang der Bahnlinie anzulegen, sondern verbindend und flächig unter Einbeziehung verschiedener Kleinstrukturen bei der Gestaltung.

Ausgleichsmaßnahmen A 4.2, A 4.3 und A 4.4: Die schlauchförmige Anlage von Ausgleichsmaßnahmen entlang der Bahnlinie wird gerügt. Teilweise gäben die Standorte nicht die entsprechenden Potentiale für die angestrebten Entwicklungs- und Gestaltungsziele her. Die Ausgleichsflächen müssten größer und zusammenhängender angelegt werden und wären dann auch für bedarfsgerechte Innenstrukturen geeignet.

Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2: Die trassenfernen Ersatzmaßnahmen in den Siegauen werden gerügt, weil sie losgelöst von den Eingriffen ständen. Die Kompensationsmaßnahmen müssten vollständig im betroffenen Landschaftsraum der Stadt Sankt Augustin durchgeführt und dabei für die dort durch Eingriffe beeinträchtigten und gefährdeten Artengruppen Ersatzlebensräume beschaffen werden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Artenschutz

Der Untersuchungsumfang für die Fauna ist im Rahmen des Scoping-Verfahrens mit allen beteiligten Fachbehörden und Naturschutzverbänden abgestimmt und festgelegt worden. Aufgrund der Stellungnahmen zur Ursprungsplanung wurden mit den geänderten Planunterlagen der Deckblätter, insbesondere mit dem 2. Deckblatt, von der DB ProjektBau GmbH ergänzende Unterlagen zum Artenschutz erstellt. Die gemäß FFH-Richtlinie relevanten und im Untersuchungsgebiet vorkommenden Lebensräume, Tier- und Pflanzenarten wurden darin berücksichtigt. Es wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 verwiesen.

Landschaftsbrücke

Es wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zu derselben Forderung der Stadt Sankt Augustin verwiesen.

Boden- und Wasserschutz

Es wird auf die Nebenbestimmungen unter den Abschnitt A.4 und A.5.6 verwiesen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Schutzmaßnahme S 1.3: Durch die Anlage von Oberbodenmieten gemäß DIN 18155 entstehen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebung, dauerhafte Beeinträchtigungen der vorübergehend genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Die Standorte wurden gewählt, um in der Nutzung befindliche Ackerflächen nicht zu beanspruchen.

Rekultivierungsmaßnahme R 2.1: Die vorhandenen Ausgleichsflächen der zentralen Abwasserbehandlungsanlage im Bereich der alten Kläranlage in Menden werden berücksichtigt. Hinsichtlich der Wiederherstellung bzw. der Rekultivierung der betroffenen Flächen wird sich die DB Projekt-Bau GmbH mit der Stadt Sankt Augustin abstimmen. Die Anregung der Bodenverdichtung und der Herstellung von temporären Gewässern wird umgesetzt.

Gestaltungsmaßnahme G 3.2: Die Gestaltung der Sickermulden entspricht den Vorgaben der Richtlinie der Deutschen Bahn AG. Zur Vermeidung von zusätzlichem Grunderwerb und größeren Erdbewegungen sind daher Regelprofilösungen vorgesehen. Die Sickermulden und -gräben müssen dauerhaft ihre Funktion, das Oberflächenwasser aufzunehmen und schadlos zu versickern, aufrechterhalten. Die Anregungen zur ökologischen Gestaltung können daher nur teilweise berücksichtigt werden. Die Gestaltung der Bereiche außerhalb der Böschungen mit Kleinstrukturen ist möglich.

Gestaltungsmaßnahme G 3.3: Die Anregung der Angebotsverbesserung für Reptilien wird berücksichtigt.

Gestaltungsmaßnahme G 3.5: Gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan werden standortgerechte heimische Gehölzarten verwendet. Das Pflanzraster wird entsprechend den Empfehlungen des BUND angelegt.

Ausgleichsmaßnahme A 4.1: Die entlang der Bahntrasse ausgewiesenen langgezogenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den ebenfalls entlang der Bahntrasse verlaufenden Wirkungsbändern der Eingriffe. Durch die im Rahmen der Planänderungen des 2. Deckblatts vorgesehene Verlegung des Feldwegs, der bei der Feldwegüberführung beim km 6,742 einmündet, wird die Vernetzungsfunktion gefördert. Kleinstrukturen werden vorgesehen.

Ausgleichsmaßnahmen A 4.2, A 4.3 und A 4.4: Die entlang der Bahntrasse ausgewiesenen langgezogenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den ebenfalls entlang der Bahntrasse verlaufenden Wirkungsbändern der Eingriffe. Durch die im Rahmen der Planänderungen des 2. Deckblatts vorgesehene Verlegung des Feldwegs, der bei der Feldwegüberführung beim km 6,742 einmündet, wird die Vernetzungsfunktion gefördert. Kleinstrukturen werden vorgesehen.

Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2: Innerhalb des Stadtgebietes von Sankt Augustin waren Flächen für trassennahe Ausgleichsmaßnahmen nicht in dem erforderlichen Umfang verfügbar, so dass auch trassenferne Ersatzmaßnahmen erforderlich wurden. Die Ersatzmaßnahmen wurden mit dem Rhein-Sieg-Kreis abgestimmt. Die geplanten Ersatzmaßnahmen haben den Vorteil, dass sie für die Umsetzung der Maßnahmen kurzfristig zur Verfügung stehen. Die Flächen wurden im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zur Neubaustrecke Köln - Rhein/Main der DB Netz AG zugeteilt. Bereits kurz nach Beginn der Baumaßnahmen zur S-Bahn S 13 ist eine Realisierung der Maßnahmen auf diesen Flächen möglich. Im Rahmen der Planänderungen des 1. und 2. Deckblatts wurde den Anregungen nach umfangreicheren und funktionaleren Ausgleichsmaßnahmen aber teilweise Rechnung getragen. Die Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des Eingriffsortes wurden in der Größe und in der Gestaltung erweitert, so dass die Ersatzmaßnahmen in den Siegen verringert werden konnten und die Ersatzmaßnahme E 2 entfallen ist.

Schreiben der Stadt Sankt Augustin vom 05.01.2007, Az.: 6/10-MH

Mit der Vorlage des 1. Deckblatts für den Planfeststellungsabschnitt 2 seien wesentliche Forderungen der Stadt Sankt Augustin für diesen Abschnitt erfüllt worden. Durch eine geänderte Ent-

wässerung im Bereich der Straße Auf der Mirz sowie durch eine Verringerung der Gleisabstände falle der Eingriff in die Privatgrundstücke deutlich geringer aus als in der Ursprungsplanung. Mit der Gestaltung der Lärmschutzwände komme die Deutsche Bahn AG den Forderungen der Bürger aus dem Erörterungstermin nach. Weiterhin wäre es durch die geänderte Bahnsteighöhe in Zukunft möglich, neben den S-Bahnen auch Regionalzüge halten zu lassen, wenn der Bahnsteig entsprechend verlängert würde.

Versickerungsbecken

Die Fläche des Versickerungsbeckens auf dem Gelände der alten Kläranlage sei mit landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen belegt. Diese seien in der wasserrechtlichen Erlaubnis zur Erweiterung der Zentralen Abwasserbehandlungsanlage Sankt Augustin-Menden festgeschrieben worden. Bei einer Inanspruchnahme dieser Fläche durch das Versickerungsbecken sei der berechnete Punktwert der Ausgleichfläche anzunehmen. Der Ausgleich für die Erweiterung der Zentralen Abwasserbehandlungsanlage sei durch den Vorhabenträger an anderer Stelle nachzuweisen. Durch die Bereitstellung der Fläche für das Versickerungsbecken dürften für die Stadt Sankt Augustin keine Mehrkosten entstehen. Eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Versickerungsanlage sei beim Rhein-Sieg-Kreis über die Stadt Sankt Augustin zu beantragen.

Ein Vermerk vom 14.09.2005 über einen Ortstermin am 13.09.2005 auf dem Gelände der alten Kläranlage liegt der Stellungnahme bei.

Bereich der Straße Auf der Mirz

Die Verschiebung des Gleises und der Lärmschutzwand nach Osten wirke sich positiv auf die privaten Grundstücke im Bereich der Straße Auf der Mirz aus, weil die Eingriffe in die Grundstücke reduziert würden.

Die Stützmauer und die Erhöhung der Lärmschutzwand in diesem Bereich auf 3,00 m seien aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht nicht positiv zu bewerten. Jedoch habe der Lärmschutz an dieser Stelle eine höhere Priorität, so dass hiergegen keine Bedenken beständen.

Haltepunkt S 13, Zugang, Vorplatz

Die Verringerung der Bahnsteighöhe werde begrüßt, weil bei dieser Höhe auch Regionalzüge den Bahnsteig nutzen könnten. Allerdings setze dies voraus, dass die Länge des Bahnsteiges von 145 m auf 210 m vergrößert wird, da dies für zukünftige Entwicklungen im Bahnbetrieb unerlässlich sei.

Die Gewerbegebietsplanung Menden Süd, speziell der Eingangsbereich, sei mit dem Bahnzugang in Einklang zu bringen. Der Höhenunterschied von ca. 60 cm zwischen dem Zugang und dem Haltepunkt sei hinderlich. Hierzu sollte eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Sankt Augustin erfolgen.

Es müsse von der Bahn geprüft werden, welche Grundstücke entwidmet und veräußert werden könnten, um einen repräsentativen Eingang mit Park+Ride-Platz von Seiten der Stadt Sankt Augustin planen zu können.

Die Verringerung der lichten Breite der Personenunterführung von 4,00 m auf 3,00 m sei nicht begründet. Die Stadt Augustin lehne die Veränderung wegen des Entstehens von Angsträumen aufgrund der geringeren Breite ab.

Strecke von Bau-km 5,7 bis Bau-km 6,2

Die Grenzen des Teilungsantrags Deutsche Bahn AG, Schollmeyer, Füssenich müssten berücksichtigt werden. Die neu geplante Versickerungsmulde östlich der Trasse dürfe keine Auswirkungen auf die Festsetzungen eines Gewerbegebietes im Bebauungsplanverfahren haben. Es sei noch zu prüfen, welche Abstandsflächen eingehalten werden müssen.

Die Berücksichtigung des Grunderwerbs der Firmen Schollmeyer, Füssenich, Rogalla müsste in der Planung berücksichtigt werden.

Die Ausgleichsmaßnahmen entlang des Gewerbegebietes Menden Süd müssten an die Grenzen des Teilungsantrags Deutsche Bahn AG, Schollmeyer, Füssenich angepasst werden.

Eine Berücksichtigung der Grenzen des Teilungsantrags sei bei km 6,2 nicht erkennbar.

Strecke bei Bau-km 6,3

Der bahnparallele Weg werde ab km 6,3 wegen der geplanten Versickerungsmulde um etwa 7,00 m von der Gleisanlage nach Osten verschoben. Dies betreffe landwirtschaftliche Flächen sowie einen kleinen Bereich der Grube Bergmann. Der Ausgleichsbedarf werde hierdurch höher.

Bereich Feldwegüberführung Menden Süd

Die Trennwirkung der Fernverkehrstrassen für die Naherholung und Freizeitnutzung sollen vermindert werden. Die Elemente, die diese Trassen überwinden, müssen gut wahrnehmbar sein. Eine dichte Bepflanzung vor allem auf der Nordseite der Brücke soll unterbleiben.

Auf die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke, um die durch die Bahntrasse und die Autobahn geteilten Landschaftsräume wieder zu verbinden, wird erneut hingewiesen. Da auch die Fußgängerbrücke über die Bahn und die Autobahn erneuert werden müsste, soll die Landschaftsbrücke auch als Ausgleichsmaßnahme zu diesem Projekt weiter verfolgt und mit anderen Planungsträgern abgestimmt werden.

Die Planungs idee eines Autobahnanschlusses des gemeinsamen Projektes Wohn- und Technologiepark II der Stadt Bonn und der Stadt Sankt Augustin stehe nach wie vor im Raum. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Planung durch die Erweiterung der S-Bahn-Trasse nach Osten zusätzlich erschwert wird.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Es wurden bisher noch nicht alle zur Ursprungsplanung mitgeteilten Hinweise zur Verbesserung der ökologischen Planung berücksichtigt. Keine Berücksichtigung fand bisher:

- die in Form und Struktur ökologisch sinnvollere Gestaltung der Sickermulden entlang der Bahntrasse;
- die hinsichtlich der Amphibienwanderwege sinnvolle Abänderung der Standortwahl und Ausgestaltung der Oberbodenmieten südlich der Grube Deutag. Eine Beeinträchtigung der relevanten Arten gemäß FFH-Richtlinie wie Kreuzkröte, Geburtshelferkröte und Zauneidechse auch während der Baumaßnahmen seien unbedingt zu vermeiden;
- die Forderung gesetzlich geforderten Berücksichtigung der Arten der Anhänge IV und II der FFH-Richtlinie insbesondere durch die Erstellung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung;
- die Anregung, die schlauchförmigen Anordnungen der Ausgleichsmaßnahmen A 4.1, A 4.2, A 4.3 und A 4.4 in Form und Struktur den ökologischen Funktionen entsprechend gestalterisch abzuändern;
- der Einwand, für die Anpflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 3.5 standortgerechtes autochthones Pflanzmaterial zu verwenden und auf Rasterpflanzung zu verzichten;
- die Anpassung der gestalterischen Maßnahmen entlang der Wege und Trassen, insbesondere in unmittelbarer Nähe zur Brücke über die Bahn- und Autobahntrassen, gemäß den Empfehlungen und Plänen des interkommunalen Projektes Regionale 2010 (Grünes C).

Über diese erneut gestellten Forderungen hinaus wird angeregt

- zum Ausgleich der Eingriffe in Boden und Gewässer durch Versiegelungen Entsiegelungen an anderen Orten im Stadtgebiet von Sankt Augustin durchzuführen;

- aus Gründen des Artenschutzes auch eine Darstellung der beeinträchtigungsfreien Vorgehensweise der Bauabschnittsplanung zu erstellen;
- zur Pflege und Unterhaltung der Flächen mit Ausgleichsmaßnahmen abschnittsweise Mahd- und Schnittmaßnahmen festzulegen.

Die Bestands- und Konfliktpläne seien nicht vollständig, die Anlagen 13.2.1 und 13.2.4 fehlten. Eine Legende mit der Erläuterung der farblichen Darstellungen in den Bestands- und Konfliktplänen fehle ebenfalls.

Vorbehalt des Vorbringens weiterer Anregungen

Die Stadt Sankt Augustin behält sich vor, wegen der kurzen Fristsetzung zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum Erörterungstermin weitere Anregungen in das Verfahren einzubringen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Versickerungsbecken

Bei der Berechnung des Kompensationsbedarfs ist der Zielwert der durch das Versickerungsbecken in Anspruch genommenen Fläche in Ansatz zu bringen bzw. die Verschiebung der Ausgleichsmaßnahme darzustellen. Die Grundlagen der Berechnung des Kompensationsbedarfs ergeben sich aus dem Besprechungsvermerk vom 14.09.2005 zum Ortstermin auf dem alten Klärwerksgelände. Die wasserrechtliche Erlaubnis für das Versickerungsbecken wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich (siehe Rechtswirkungen der Planfeststellung unter Abschnitt A.3).

Bereich der Straße Auf der Mirz

Die mit dem 1. Deckblatt vorgenommene Erhöhung der Lärmschutzwand in diesem Bereich hat Vorrang von städtebaulichen Belangen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand ist mit der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Haltepunkt S 13, Zugang, Vorplatz

Die Bahnsteighöhe wurde nicht verringert, um den Halt von Zügen des Regionalverkehrs zu ermöglichen. Für den Halt von Regionalverkehrszügen liegen keine Bestellungen vor. Die Gründe für die niedrigere Bahnsteighöhe sind unter Abschnitt B.1.2.3 beschrieben. Für das Betriebskonzept wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zur Ursprungsplanung verwiesen. Da planmäßige Halte an dem Bahnsteig nach wie vor nur durch die S-Bahn S 13 erfolgen, wird die Forderung nach einer Verlängerung des Bahnsteigs zurückgewiesen.

Von der Mendener Straße aus erfolgt ein ebenerdiger Zugang zur Personenunterführung, die den Bahnsteig erschließt. Der Höhenunterschied zur Mendener Straße wird derzeit über eine Stützwand abgefangen. Der Vorhabenträger hat Abstimmungen im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Sankt Augustin zugesagt.

Über die Freistellung langfristig für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlicher Grundstücke wird außerhalb dieser Planfeststellung in einem Verfahren nach § 23 AEG entschieden, nachdem die Deutsche Bahn AG die Entbehrlichkeit dieser Grundstücke geprüft hat.

Gemäß der einschlägigen Richtlinie 813 soll die Breite von Personenunterführungen in der Regel 2,50 m betragen. Nur bei sehr langen Personenunterführungen soll eine größere Breite gewählt werden, damit keine Schlauchwirkung entsteht. Bei einer Länge von ca. 4,50 m ist eine Breite von 3,00 m ausreichend.

Strecke von Bau-km 5,7 bis Bau-km 6,2

Die neu geplante Versickerungsmulde östlich der S-Bahn-Trasse hat keinen Einfluss auf die neue Grundstücksgrenze Deutsche Bahn AG, Schollmeyer, Füssenich. Zu den Abstandsflächen ist eine Abstimmung mit der DB Netz AG und der DB Services Immobilien GmbH erforderlich.

Die Abgrenzung der für den S-Bahn-Bau erforderlichen Flächen zu den zu veräußernden Flächen ist zwischen der DB ProjektBau GmbH und der DB Services Immobilien GmbH abgestimmt worden.

Die Anpassungen der Ausgleichsmaßnahmen im 1. Deckblatt haben keinen Einfluss auf den Teilungsantrag Deutsche Bahn AG, Schollmeyer, Füssenich.

Die Grenze gemäß Teilungsantrag liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenzen.

Strecke bei Bau-km 6,3

Die Änderungen wurden in der überarbeiteten Eingriffs-/Ausgleichs-Bilanzierung des 1. Deckblatts berücksichtigt. Die Flächen der Ausgleichsmaßnahmen wurden ebenfalls vergrößert.

Bereich Feldwegüberführung Menden Süd

Bei der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme A 4.3 wird ein weniger dichtes Pflanzraster umgesetzt.

Hinsichtlich der Landschaftsbrücke wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zur Ursprungsplanung verwiesen.

Die eisenbahnrechtliche Fachplanung hat kommunale Bauleitplanungen zu berücksichtigen, wenn diese hinreichend verfestigt sind. Bei einer Planungsidee ist dies noch nicht der Fall. Erschwernisse aufgrund der geringfügigen Verschiebung der S-Bahn-Trasse sind auch nicht erkennbar.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Durch die geänderte Lage des bahnparallelen Wirtschaftswegs zwischen Menden und Vilich wurden die Anregungen der Stadt Sankt Augustin in Form des geänderten Flächenzuschnitts der Ausgleichsmaßnahmen für den Ersatzlebensraum der Zauneidechse berücksichtigt. Die Hinweise für die Gestaltungsmaßnahme G 3.3 wurden ebenfalls berücksichtigt.

Form und Struktur der Versickerungsmulden sind durch die hydrologischen und erdbautechnischen Vorgaben nur in einem sehr geringen Umfang veränderbar. Damit die Anlagen auch ökologische Funktionen erfüllen können, ist eine Ausführung mit belebter Bodenzone, Initialansaat mit standortgerechten Rasen-/Wildkräutermischungen auf den erosionsgefährdeten Böschungflächen und mit autochthonem Saatgut auf den angrenzenden ebenen Flächen vorgesehen.

In den Maßnahmenplänen werden nur die vorgesehenen Grundflächen für die Oberbodenzwischenlager dargestellt. Die Maßnahmenblätter werden dahingehend geändert, dass eine Barriere Wirkung für wandernde Tierarten (z. B. Amphibien) durch die Oberbodenzwischenlager ausgeschlossen wird. Der Vorhabenträger wird die entsprechenden Vorgaben in der Ausschreibung berücksichtigen und in der Ausführung durch eine ökologische Bauüberwachung sicherstellen.

Die Betroffenheit einer Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, der Zauneidechse, wurde im Verfahren durch eine Reptilienkartierung und den mit der Landschaftsbehörde abgestimmten Ausgleichsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Die Ersatzlebensräume für die Zauneidechse im Planfeststellungsabschnitt 2 (und südlich weiterführend im Planfeststellungsabschnitt 3) sind flächenmäßig um ein Mehrfaches größer als die durch die neuen Gleisanlagen der S-Bahn beeinträchtigten realen Lebensräume der Zauneidechse. Flächengröße und

gestaltung gewährleisten, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume der Zauneidechse vermieden werden.

Artenschutzblätter wurden im Rahmen des 2. Deckblatts erstellt. Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde ebenfalls um Aussagen zum Artenschutz ergänzt.

Die Forderung zur Änderung der Ausgleichsmaßnahmen A 4.1, A 4.2, A 4.3 und A 4.4 hinsichtlich ihrer langgestreckten Form wird zurückgewiesen. Die entlang der Bahntrasse ausgewiesenen langgezogenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den ebenfalls entlang der Bahntrasse verlaufenden Wirkungsbändern der Eingriffe. Durch die im Rahmen der Planänderungen des 2. Deckblatts vorgesehene Verlegung des Feldwegs, der bei der Feldwegüberführung beim km 6,742 einmündet, wird die Vernetzungsfunktion gefördert. Kleinstrukturen werden vorgesehen.

Für die Anpflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 3.5 wird standortgerechtes autochthones Pflanzmaterial verwendet und auf Rasterpflanzung zu verzichtet.

Im Bereich von neuen teilversiegelten Flächen (Bahnkörper mit Planum und Gleisanlage) werden, sofern es die Bodenverhältnisse zulassen, Versickerungsgräben und -mulden angelegt, wodurch die Versiegelungszunahme an Ort und Stelle teilweise direkt ausgeglichen werden kann. Die verbleibende unvermeidbare Neuversiegelung und der damit verbundene Bodenfunktionsverlust werden komplementär durch Maßnahmen der Bodenverbesserung und des Gewässer- und Grundwasserschutzes kompensiert. Hierzu zählen die großflächigen, neu anzulegenden Zauneidechsenlebensräume, welche aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung heraus genommen werden, und die Umwandlungen von Intensivacker in Extensivgrünland im Überschwemmungsgebiet der Sieg.

Der Forderung einer beeinträchtigungsfreien Vorgehensweise hinsichtlich des Artenschutzes wird durch Ausweisung von Bautabuzonen entsprochen.

Mäh- und Schnittmaßnahmen für die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 geregelt worden.

In das Deckblattverfahren wurden nur die Pläne übernommen, bei denen sich Änderungen in der Bestandsdarstellung, Konfliktbeschreibung oder bei den Maßnahmen ergeben haben. Die Legende ist in Anlage 13.2.1 enthalten.

Vorbehalt des Vorbringens weiterer Anregungen

Im Erörterungstermin können bereits vorgetragene Einwendungen und Anregungen vertieft werden. Das Vorbringen gänzlich neuer Einwendungen ist hingegen nicht möglich. Bei Planänderungen im Deckblatt können sich die Stellungnahmen nur noch auf die Änderungen beziehen. Die Fristsetzung ist gesetzlich festgelegt (§ 72 VwVfG).

Schreiben der Stadt Sankt Augustin vom 18.06.2008, Az.: 6/10-MH

Die Stadt Sankt Augustin zweifelt die Wirksamkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen des besonders überwachten Gleises an, die mit einem Abschlag von 3 dB(A) angegeben wird, und fordert die Festsetzung von Lärmobergrenzen an der Strecke.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung zum Bau der S-Bahn S 13 habe der von der Deutschen Bahn AG beauftragte Schallgutachter am 29.05.2008 in Sankt Augustin-Menden das besonders überwachte Gleis als aktive Lärmschutzmaßnahme vorgestellt und das Verfahren erläutert. Ausgehend von einem durchschnittlichen Gleiszustand werde durch den Vorgang des Schleifens ein glatter Oberflächenzustand erzeugt, der den Lärmpegel um 3 dB(A) senke. In halbjährlichen Abständen werde das Gleis mittels eines Messwagens auf seinen Zustand (Verriffelung) überprüft und bei Bedarf geschliffen. Ein Schleifvorgang werde allerdings erst dann durchgeführt, wenn das Ergebnis der Messung 3 dB(A) über dem durchschnittlichen Zustand liege. Dies bedeute, dass für einen längeren Zeitraum die angesetzte Minderung von 3 dB(A) nicht eingehalten

werden könne und im ungünstigsten Fall noch 3 dB(A) durch Verriffelung hinzukämen, bevor ein Feinschliff durchgeführt werde. Bei einer solchen Vorgehensweise sieht die Stadt Sankt Augustin die Wirksamkeit des besonders überwachten Gleises als aktive Lärmschutzmaßnahme in Frage gestellt und fordert die Festsetzung von Lärmobergrenzen an der Strecke. Dies hätte den Vorteil, dass die Bürger auch bei in der Zukunft zunehmenden Zugzahlen Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen hätten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Bezüglich des besonders überwachten Gleises als aktive Lärmschutzmaßnahme wird auf die Nebenbestimmung im Abschnitt A.5.4.2.2 und auf die Bewertung im Abschnitt B.4.6.4 verwiesen.

Der erforderliche Lärmschutz bemisst sich nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung) der Strecke, sondern an einer Durchschnittsbelastung i.S. einer realistischen Betriebsprognose (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, Az.: 11 A 9/97). Lärmobergrenzen können insoweit nicht planfestgestellt werden.

B.4.23.4 Stellungnahmen des Rhein-Sieg-Kreises

Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 07.04.2004, Az.: 61.3 Schaar.

Planerische Belange

Am Bahnhof Menden sollen auch künftig Regionalzüge halten können. Um die Flexibilität künftiger Entwicklungen zu gewährleisten, soll die Bahnsteiganlage an der Güterzugstrecke beibehalten werden.

Bei der Berechnung für den Lärmschutz soll von der maximal möglichen Zugfrequenz ausgegangen werden. Die Maßnahme stehe im Kontext der Verkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003, wonach in Deutschland der Personenverkehr auf der Schiene von 1997 bis 2015 um 32 % und im Güterverkehr um 103 % steigen werde (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2003, Beschluss der Bundesregierung vom 01.07.2003, S. 11).

Wasser- und Abfallwirtschaft

Gegen den Bau der S-Bahn-Strecke bestünden keine Bedenken bei Beachtung der Hinweise und Auflagen zu

- Entsorgung/Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter,
- Aktivitäten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen,
- Trinkwasserschutz,
- Niederschlagsentwässerung,
- Gewässerschutz während der Bauzeit und bauzeitliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen,
- Grundwassermessstellen im Bereich der Baumaßnahme.

Die geplante Trasse verlaufe zwischen dem Anfang des Planfeststellungsabschnitts und km 4,720 in der Wasserschutzzone III B der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet und ab km 4,720 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnitts in der Wasserschutzzone III A. Gemäß der ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Meindorf im unteren Sieggebiet des Wahnbachtalsperrenverbandes vom 07.06.1985 sei der Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen des Schienenverkehrs sowie das Einleiten des von Verkehrsflächen abfließenden gesammelten Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer, Gräben, Mulden oder in den Untergrund genehmigungspflichtig. Gemäß § 3 Abs. 2 der o.g. Schutzzonenverordnung sei hier die Erteilung einer gesonderten wasserrechtlichen Genehmigung nach dieser Verordnung nicht erforderlich, wenn andere Bestimmungen einen hinreichenden Schutz ermöglichen. Dies sei durch den Planfeststel-

lungsbeschluss bei Beachtung der Auflagen gewährleistet. Der Wasserwerksbetreiber, der Wahnbachtalsperrenverband, sei im Verfahren zu beteiligen.

Das auf der Trasse anfallende Niederschlagswasser soll in das Grundwasser durch Versichern eingeleitet werden. Hierzu sei die Errichtung von Versickerungsbecken und Muldenversickerungen vorgesehen. Aufgrund der mehrgleisigen Bahnanlage würden zwischen den Gleisen Tiefenentwässerungen erforderlich. Das hier anfallende Niederschlagswasser werde über Sammelleitungen den Versickerungsmulden und Versickerungsbecken zugeführt. Gemäß § 12 Abs. 4 des Runderlasses des MURL vom 18.05.1998 zur Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a LWG seien die auf befestigten Gleisanlagen anfallenden Niederschlagswässer als stark belastet einzustufen. Nach § 14 Abs. 3 des o.g. Erlasses habe die Beseitigung von stark verschmutztem Niederschlagswasser durch Sammeln und Ableiten zu einer Behandlungsanlage zu erfolgen. Eine Versickerung soll nur ausnahmsweise statthaft sein bei befestigten Gleisanlagen ohne Güterumschlag und ohne Pestizideinsatz. Folgende Versickerungsmethoden sollen in diesen Fällen unter Vorschaltung von Anlagen zur Minimierung des Schadstoffeintrags (Sedimentfang, Filterbecken) zum Einsatz kommen:

- großflächige Versickerung über die belebte Bodenzone,
- Versickerung in einer großflächigen, oberirdischen Versickerungsanlage (Versickerungsbecken) mit mindestens 20 cm starker belebter Bodenzone,
- Mulden-Rigolen-Versickerung oder Muldenversickerung mit jeweils mindestens 20 cm starker belebter Bodenzone (ohne Schächte, Überläufe).

Nach dem Runderlass seien den eigentlichen Versickerungsanlagen mit belebter Bodenzone Anlagen zur Minimierung des Schadstoffeintrags vorzuschalten. Solche Anlagen zur Minimierung des Schadstoffeintrags seien in der Planung bisher nicht vorgesehen. Die Planung sei entsprechend zu ergänzen und mit dem Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, abzustimmen. Im Bereich der Versickerungsanlagen seien lokal anthropogene Auffüllungen vorhanden.

Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Die gebündelten Verkehrstrassen der Strecke 2324 und der Autobahn A 59 bewirkten eine Zerschneidung der Naturräume der Siegaue und der östlich angrenzenden Flugplatz- und sonstigen Freiflächen. Diese Zerschneidungswirkung werde durch die geplante Baumaßnahme nochmals verstärkt. Zudem plane der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen den sechsspurigen Ausbau der Autobahn A 59. Der Landschaftsplan Nr. 6 Siegmündung (mit Stand Satzungsbeschluss zum Zeitpunkt der Abgabe der Stellungnahme) stelle zur Erreichung des Entwicklungszieles der Anreicherung weitgehend ausgeräumter Landschaftsteile mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen die ökologische Vernetzung des Landschaftsraumes südlich von Meindorf mit dem Flughafengelände von Hangelar dar. Die Zerschneidungswirkung der Verkehrstrassen soll durch die Errichtung von Querungshilfen (z.B. Landschaftsbrücke, großzügig bemessene Durchlässe) gemindert werden. Gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen soll der Bau einer Landschaftsbrücke als Ausgleichsmaßnahme für die geplanten Baumaßnahmen geprüft werden.

Der landschaftspflegerische Begleitplan sehe eine Tabuzone zum Schutz der Zauneidechse parallel zur Bahntrasse vor. Zur Anlage und Unterhaltung dieser Tabuzone werden Auflagen mitgeteilt.

Eine Inanspruchnahme der Gruben Deutag und Bergmann bei Durchführung des Bauvorhabens soll verhindert werden.

Zur Pflege der im Maßnahmenplan vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzflächen werden Auflagen mitgeteilt.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Planerische Belange

Die Forderung des Rhein-Sieg-Kreises nach Erhalt des Bahnsteigs an der Strecke 2324 im Bahnhof Menden wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Begründung der DB ProjektBau GmbH für den Rückbau des vorhandenen Bahnsteigs. Die Beibehaltung des Bahnsteigs an der Strecke 2324 liefe den Planungszielen zuwider. Das hohe Güterzugaufkommen auf der Strecke 2324 und die angestrebte Beschleunigung des Regionalverkehrs (Regionalexpress und Regionalbahn) mit Halten nur noch in den Bahnhöfen Bonn-Beuel, Troisdorf und Köln-Deutz ist mit zusätzlichen Halten auf anderen Bahnhöfen, insbesondere auch im Bahnhof Menden, nicht vereinbar. Das Fahrangebot wird mit dem Bau der S-Bahn-Strecke 2695 sowohl hinsichtlich der Anzahl der Fahrgelegenheiten als auch hinsichtlich der Umsteigemöglichkeiten an neuen Haltepunkten verbessert. Auch rechtfertigt die geringe Zahl der im Bahnhof Menden ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht den Erhalt des bestehenden Bahnsteigs an der Strecke 2324. Des Weiteren steht der Aufwand für die Beibehaltung des Bahnsteigs nicht im Verhältnis zu dem erreichbaren Nutzen. Auf den ersten Blick scheinen durch den Erhalt eines bereits vorhandenen Bahnsteigs keine Kostenmehrungen verursacht zu werden. Tatsächlich entstehen aber außer den Kosten für die Unterhaltung eines weiteren Bahnsteigs vor allem Mehrkosten für den Bau eines breiteren Überführungsbauwerks und eine aufwändigere Straßenabsenkung sowie für zusätzlichen Grunderwerb, die unmittelbar zu Lasten des Vorhabens gingen.

Die Fortschreibung des Betriebsprogramms, das den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde liegt, ist Gegenstand des zweiten Deckblatts. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird darin berücksichtigt. Eine Prognose mit einer Vollauslastung der Strecke kommt ebenso wenig in Betracht wie die Festschreibung eines Betriebsprogramms. Im Rahmen einer Planfeststellung sind Maßnahmen zur Verkehrsregelung auf dem Schienenweg nicht regelungsfähig. Denn die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist eine Bauplanfeststellung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 28.90). Daran haben auch die §§ 41 ff BImSchG nichts geändert (vgl. Feldhaus/Czajka, BImSchR, § 41 Rn. 22). Maßgeblich ist die voraussehbare Durchschnittsbelastung, die auf der Grundlage eines realistischen Betriebsprogramms zu erwarten ist. Die Möglichkeit, dass sich das Betriebsprogramm zukünftig ändert und die Prognose deswegen scheitert, ist nie auszuschließen. Dieses Risiko rechtfertigt aber nicht eine sogenannte Lärmschutzgarantie. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nicht nachteiligen Wirkungen des Vorhabens Rechnung tragen, die i.S. von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht voraussehbar sind.

Wasser- und Abfallwirtschaft

Die Hinweise und Auflagen zu

- Entsorgung/Verwertung von Bauabfällen, Bodenaushub und Altschotter,
- Aktivitäten im Bereich von Altlastflächen oder Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen,
- Trinkwasserschutz,
- Niederschlagsentwässerung,
- Gewässerschutz während der Bauzeit und bauzeitliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen,
- Grundwassermessstellen im Bereich der Baumaßnahme

sind in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses unter den entsprechenden gleichlautenden Abschnitten enthalten.

Der Wasserwerksbetreiber, der Wahnbachtalsperrenverband, wurde im Verfahren beteiligt.

Die Anordnung von besonderen vorgeschalteten Anlagen zur Schadstoffminimierung (Sedimentfang, Filterbecken) vor den eigentlichen Versickerungsanlagen mit belebter Bodenzone ist nicht erforderlich. Das auf der Eisenbahntrasse anfallende Niederschlagswasser wird über die Planungsschutzschicht und den Grabenfilter einem Teilsickerrohr zugeleitet, so dass Sedimente bereits hier zurückgehalten werden. Der Abbau von Pflanzenschutzmitteln, die zur Vegetationskontrolle eingesetzt werden, erfolgt vor allem in der belebten Bodenzone der Versickerungsanlagen.

Die belebte Bodenzone ist 30 cm statt wie gefordert 20 cm dick. Die Entscheidung entspricht insoweit auch dem Ergebnis des Erörterungstermins vom 12.04.2005.

Im Planfeststellungsabschnitt 2 dürfen nur Pflanzenschutzmittel zur Vegetationskontrolle auf der Eisenbahntrasse verwendet werden, die für den Einsatz in der Wasserschutzzone III zugelassen sind. In den Versickerungsanlagen selbst dürfen keine Pflanzenschutzmittel zur Vegetationskontrolle eingesetzt werden, die Mulden und Becken sind zu mähen.

Die wasserrechtliche Erlaubnis enthält die Auflage, dass für die Anlagen zur Niederschlagswasserversickerung der Nachweis zu erbringen ist, dass keine kontaminierten Materialien durchsickert werden bzw. ein Austrag von Schadstoffen auszuschließen ist. Als Beurteilungsmaßstab sind die Prüfwerte nach Bundesbodenschutzverordnung (BbodSchV) für den Wirkungspfad Boden - Grundwasser (Anhang 2 Nr. 3.1 der Verordnung) heranzuziehen.

Für den Einbau von Bodenaushub gelten die Anforderungen der LAGA-Richtlinie M 20. Dies gilt aber nur insoweit, als Wasserschutzgebietsverordnungen keine strengeren Anforderungen stellen. Das ist hier der Fall. Deshalb dürfen in der Wasserschutzzone III A nur Böden der Einbauklasse Z 0 wiedereingebaut werden. Auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.7.1 wird verwiesen.

Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke wird als unbegründet zurückgewiesen. In Abschnitt 5.6.3 der Umweltverträglichkeitsstudie hat der Vorhabenträger die Auswirkungen des Ausbaus der Bahnstrecke untersucht. Durch den Bau der S-Bahn-Strecke kommt es zu keiner neuen Trenn- und Zerschneidungswirkung. Vielmehr stellt insbesondere die Autobahn auch ohne den Bau der S-Bahn-Strecke bereits für einzelne Tiergruppen ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Verfestigung der vorgefundenen Trennwirkung und Zerschneidung des Landschaftsraums rechtfertigt jedoch nicht den Bau der geforderten Landschaftsbrücke.

Die Auflagen zur Anlage und Unterhaltung der Tabuzone für die Zauneidechse, zur Nichtinanspruchnahme der Gruben Deutag und Bergmann bei der Baudurchführung und zur Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen sind in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses unter Abschnitt A.5.9 enthalten.

Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 17.05.2004, Az.: 61.3 Schaar.

Mit dem Schreiben vom 17.05.2004 ergänzt der Rhein-Sieg-Kreis seine Forderung zum Natur- und Landschaftsschutz, dass über die geforderte Landschaftsbrücke hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen vorrangig im Stadtgebiet Sankt Augustin durchgeführt werden sollen.

Bewertung und Entscheidung

Für Anpassungen und Verbesserungen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan in der Fassung des 2. Deckblatts verwiesen. Der Umfang der trassenfernen Ersatzmaßnahmen konnte verringert werden, und die trassennahen Ausgleichsmaßnahmen wurden erweitert.

Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 04.01.2007, Az.: 61.3

Wasserwirtschaft

Die bereits mitgeteilten Auflagen und Hinweise seien sinngemäß auf die geänderten Anlagen zu übertragen.

Im Randbereich des Versickerungsbeckens bei km 3,865 an der Grenze zwischen den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2 sei bei einer Luftbildauswertung eine Geländeänderung festgestellt worden. Ein konkreter Bodenbelastungsverdacht bestehe jedoch nicht zu dieser Fläche. Würden bei den Bauarbeiten verunreinigte Bodenhorizonte angetroffen, sei unverzüglich der Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Gewässerschutz und Abfallwirtschaft, zu informieren.

Bei diesem Versickerungsbecken könnte nach Bewertung des Rhein-Sieg-Kreises auf das geplante Pumpwerk verzichtet werden, wenn die Sohle des Versickerungsbeckens geringfügig abgesenkt würde. Es verbliebe eine ausreichende Einstauhöhe und ein ausreichendes Speichervolumen. Das Versickerungsbecken sei hinsichtlich Einstauhöhe und Speichervolumen mit ausreichenden Sicherheiten bemessen.

Durch die Parallelverschiebung werde der Wirtschaftsweg zwischen km 6,246 und km 6,730 weiter in den Verfüllungsbereich hineinragen, der als Altblagerungsfläche 5208/6 im Hinweis- und Altlastenkataster des Rhein-Sieg-Kreises geführt werde. Deshalb sollen im betroffenen Streckenabschnitt vor Baubeginn Erkundungsmaßnahmen (Rammkernsondierungen) durchgeführt werden.

Natur- und Landschaftsschutz

Da der mit dem Deckblatt überarbeitete landschaftspflegerische Begleitplan im Vergleich zur ursprünglichen Planung trotz einiger zusätzlicher anlagebedingter Eingriffe zu einem deutlich reduzierten Umfang an Ersatzmaßnahmen komme, seien die Begründungen im Planfeststellungsbeschluss darzulegen.

Das neu geplante Versickerungsbecken bei km 3,865 liege auf einer festgesetzten Kompensationsfläche für den Bau der zentralen Abwasserbehandlungsanlage der Stadt Sankt Augustin. Grundsätzliche Bedenken gegen den Bau des Versickerungsbeckens auf dieser Fläche bestünden nicht. In einem gemeinsamen Ortstermin der Vertreter der Unteren Landschaftsbehörde, der Stadt Sankt Augustin und der DB ProjektBau GmbH sei vereinbart worden, dass beim Bau der S-Bahn-Strecke in der Bilanzierung nicht der Ist-Wert der Fläche, sondern der Zielwert der festgesetzten Kompensationsfläche berücksichtigt werden müsse. Die Stadt Sankt Augustin soll sich an den Kompensationsmaßnahmen für die S-Bahn-Strecke in dem Umfang der Kosten der noch nicht umgesetzten Kompensationsmaßnahmen für die zentrale Abwasserbehandlungsanlage beteiligen. Der dieses Ergebnis darstellende Gesprächsvermerk vom 14.09.2005 ist der Stellungnahme beigelegt. Allerdings berücksichtige die in Tabelle 4 des landschaftspflegerischen Begleitplans unter Konfliktnummer V 17 vorgenommene Einstufung dieses Abstimmungsergebnis nicht.

Die in den Maßnahmenblättern lediglich auf eine Dauer von 30 Jahren vorgesehene Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Grundbucheintrag für Naturschutzzwecke sei unzureichend. Die dingliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen für Naturschutzzwecke im Grundbuch müsse dauerhaft erfolgen. Befristet auf einen Zeitraum von 30 Jahren sei lediglich die Verpflichtung der Deutschen Bahn AG als Eingriffsverursacher zur Durchführung und Finanzierung der erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

Für die Ersatzmaßnahme E 1 werden mit der Stellungnahme die Maßnahmeninhalte und Biotoppflegevorgaben ergänzt, weil sie in ihrer bisherigen Fassung unzureichend seien.

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung soll einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt werden.

Neben dem Monitoring für die Zauneidechsenpopulation wird eine naturschutzfachliche Bauüberwachung des Gesamtbauvorhabens gefordert.

Artenschutz

Der Durchführung der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen A 4.1 und S 1.1 komme eine besondere Bedeutung für die Reduzierung der mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigung der Zauneidechsenpopulation und Bewahrung des Erhaltungszustandes der streng geschützten Art gemäß BNatSchG zu. Voraussetzung für die Erteilung der für das Vorhaben erforderlichen artenschutzrechtlichen Genehmigung gemäß § 62 BNatSchG sei ein ausreichender zeitlicher Vorlauf der Maßnahmen vor dem eigentlichen Baubeginn. Die im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans bzw. im Maßnahmenblatt enthaltenen Festsetzungen, dass die Schutz- und Aus-

gleichsmaßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn fertiggestellt sein müssten, seien zu unbestimmt und würden dem artenschutzrechtlichen Erfordernis nicht gerecht. Es lasse sich auch nicht mit der erforderlichen Bestimmtheit sagen, ob eine Besiedlung der Flächen trotz des zeitlichen Vorlaufs ohne aktive Umsiedlungsmaßnahme stattfinden würde. Deshalb soll für die spezifischen Maßnahmen zur Erhaltung der Zauneidechsenpopulation ein begleitendes Monitoring durchgeführt werden. Die spezifischen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechsenpopulation müssten so frühzeitig hergestellt sein, dass mindestens ein Frühjahr (von Anfang März bis Ende Juni) für die Besiedlung zur Verfügung stehe und für diese Art ein Monitoring durch einen externen Gutachter erfolge. Nach der Winterruhe hätte die Zauneidechse in diesem Zeitraum während der Fortpflanzungszeit die höchste Mobilität. Für die Erteilung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Genehmigung gemäß § 62 BNatSchG sei das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde zuständig.

Bewertung und Entscheidung

Wasserwirtschaft

Sämtliche Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses gelten für den letzten Stand der Planung.

Die Informationspflicht beim Antreffen verunreinigter Bodenhorizonte bei Durchführung von Tiefbauarbeiten ist in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt.

Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabenträger bei der Bemessung des Versickerungsbeckens größere Sicherheiten berücksichtigt, als sie in den technischen Regeln gefordert werden.

Die Verpflichtung zur Durchführung von ergänzenden Baugrunduntersuchungen in den Bereichen, in denen mit schädlichen Bodenveränderungen zu rechnen ist, ist in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt.

Natur- und Landschaftsschutz

Wegen der Anpassungen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan in der Fassung des 2. Deckblatts verwiesen.

In der Bilanzierung des Eingriffs und des Ausgleichs ist für die durch das Versickerungsbecken beanspruchte Fläche im Ist-Zustand der Zielwert zu berücksichtigen.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dauerhaft, also ohne zeitliche Befristung, für Naturschutzzwecke im Grundbuch zu sichern. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist im Planfeststellungsbeschluss enthalten.

Die Ergänzungen der Ersatzmaßnahme E 1 wurden in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen.

Die landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Für das Gesamtbauvorhaben ist eine naturschutzfachliche Bauüberwachung erforderlich und ein spezifisches Monitoring für die Amphibien- und Reptilienpopulation (insbesondere für die Zauneidechse) durchzuführen.

Artenschutz

Unter Berücksichtigung der in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 zum Artenschutz festgesetzten Schutzaufgaben sind Beeinträchtigungen der geschützten Arten, die sich auf den Bestand der lokalen Population oder auf die Population auf Ebene der biogeographischen Region

auswirken könnten, nicht zu erwarten. Vermeidbare Tötungen werden wirksam ausgeschlossen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist nicht erforderlich.

Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 09.02.2007, Az.: 61.3

Die Stellungnahme vom 04.01.2007 wird um die Forderung ergänzt, dass eine ökologische Bauüberwachung eingerichtet werden soll.

Bewertung und Entscheidung

Die Nebenbestimmungen berücksichtigen die Forderung nach einer ökologischen Bauüberwachung.

Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 14.07.2008, Az.: 61.1

Die Optimierung der Ausgleichsmaßnahme A 4.1 und die Verlegung des Feldweges an der Straßenüberführung Feldweg mit dem Ziel der Verbesserung des Biotopverbundes für die Zauneidechsenpopulation sowie die im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsabschnitt 2 nunmehr vorgesehene Baustellenabwicklung im Bereich der zentralen Abwasserbehandlungsanlage und der Autobahn A 59 würden von der Unteren Landschaftsbehörde begrüßt. Die Stellungnahme vom 04.01.2007 zum 1. Deckblatt bleibe bestehen, insbesondere die Ergänzung der inhaltlichen Gestaltung der Ersatzmaßnahme E 1 in der Siegaue.

Unter Hinweis auf die gesetzliche Verpflichtung zur Meldung von Kompensationsmaßnahmen werde gefordert, der Unteren Landschaftsbehörde eine planfeststellungsabschnittsübergreifende Aufstellung aller im Rhein-Sieg-Kreis festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zukommen zu lassen.

Darüber hinaus werden Auflagen zur Erkundung der mit der Verlegung des Feldweges stärker betroffenen Alttablagerungsfläche 5208/6 laut Hinweisflächen- und Altlastenkataster des Rhein-Sieg-Kreises und Auflagen zur Abfallwirtschaft mitgeteilt.

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die Bewertungen und Entscheidungen zur Stellungnahme vom 04.01.2007 verwiesen.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen werden in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Nebenbestimmungen berücksichtigen die Forderung einer zusammenfassenden Aufstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen, damit die Untere Landschaftsbehörde das Kompensationsflächenkataster fortschreiben kann.

Die neu mitgeteilten Auflagen zu weitergehenden Bodenuntersuchungen bei Bauarbeiten in kontaminierten Bereichen und zur Abfallwirtschaft sind in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

B.4.23.5 Stellungnahmen der Bezirksregierung Köln, Dezernat 54 (früher: Staatliches Umweltamt Köln)

Schreiben des Staatlichen Umweltamtes Köln vom 26.03.2004, Az.: 53.1-8.2 (SU) 4

Gegen die geplante Versickerung des Niederschlagswassers der Bahntrasse über belebte Bodenzonen innerhalb der Wasserschutzzonen III A und III B des Trinkwasserwerkes Meindorf bestünden keine Bedenken.

Die Erläuterungen zum Grundwasser und die Beurteilung der Deckschichten mit ihrer Ausdehnung und angenommenen Durchlässigkeit begegneten keinen Bedenken. Eine Verbesserung der Durchlässigkeit der Deckschichten durch Bodenaustausch sei zur Erzielung der benötigten Sickerleistung für die Entwässerung streckenweise notwendig.

Zwischen km 3,6 und km 5,1 sei bei größerem Sieghochwasser mit sehr geringen Grundwasser-Flurabständen und bereichsweise im Vorland mit auf Geländehöhe steigendem Grundwasser zu rechnen. Da die geplante Trasse neben der vorhandenen verlaufe und keine Tunnel- oder neuen Einschnittlagen geplant seien, bestünden keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Bewertung und Entscheidung

Die Forderung zur Verbesserung der Durchlässigkeit der Deckschichten durch Bodenaustausch zur Gewährleistung der erforderlichen Sickerleistung wurde durch entsprechende Nebenbestimmung unter Abschnitt A.4.1 berücksichtigt.

Die Hinweise werden im Übrigen dem Vorhabenträger zur Kenntnis gegeben.

Schreiben des Staatlichen Umweltamtes Köln vom 13.12.2006, Az.: 53.1-8.2 (SU) 4

Für das mit der Deckblattplanung zusätzlich vorgesehene Versickerungsbecken werden Auflagen zur Gewährleistung eines störungsfreien Dauerbetriebs der Versickerungsanlage mitgeteilt.

Bewertung und Entscheidung

Die Auflagen wurden in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.4.1 berücksichtigt.

B.4.23.6 Stellungnahmen des BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Schreiben des BUND vom 05.03.2004

Landschaftsbrücke bei km 6,742

Es wird angeregt, in Verbindung mit den Planungen zum Ausbau der Autobahn A 59 die Straßenüberführung Feldweg bei km 6,742 zu einer Landschaftsbrücke auszubauen. Diese Landschaftsbrücke soll hinsichtlich Lage und Höhe zunächst der geplanten Straßenüberführung entsprechen, aber als Trog ausgeführt und etwa 50 m nach Norden verbreitert werden. Der Feldweg soll am Südrand dieser Landschaftsbrücke überführt werden. Das auf der Landschaftsbrücke anfallende Niederschlagswasser soll auf beiden Seiten gesammelt und in neu anzulegende Kleingewässer geleitet werden. Die Kleingewässer könnten den Biotopverbund nochmals zu erhöhen, weil sie wertvolle Lebensräume bildeten. Zu Begründung wird ausgeführt, dass die hohe Trennwirkung der gebündelten Verkehrsstrassen der Autobahn A 59 und der Bahnstrecken 2324 und 2695 für den Biotopverbund gemindert und einzeln gelegene hochwertige Lebensräume (z.B. Grube Bergmann, Grube Deutag) vernetzt werden sollten.

Lärmschutzwall westlich der Autobahn A 59

Entlang der Westseite der Autobahn A 59 stellten die Planunterlagen nachrichtlich einen Lärmschutzwall dar, der sich von der Ortslage Meindorf aus etwa 500 m in Richtung Bonn erstreckte. Dieser Lärmschutzwall stehe dem Erleben der optischen Weite der Landschaft entgegen. Auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit, den Landschaftskorridor auf der Ostseite erweitern zu können, sollte auf den Lärmschutzwall auf der Westseite verzichtet werden und stattdessen ein Lärmschutzwall mit Gehölzbepflanzung unmittelbar entlang der Wohnbebauung in Meindorf vorgesehen werden. Die Auswirkungen der angeregten Änderungen auf das Lärmschutzkonzept des Bauvorhabens S 13 wären zu untersuchen.

Neuordnende Gestaltung bei Großbauvorhaben und insbesondere Gestaltung der Lärmschutzwände

Die Durchführung von Großbauvorhaben wie der Bau der S-Bahn S 13 verlange wegen der Umsetzung des Vorhabens im Siedlungsbestand und in gestörten, vorgeschädigten Landschaften

eine gestalterische Begleitung, um zu vermeiden, dass immer neue Einzelplanungen zu einem mehr und mehr unerträglichen Wohn- und Lebensumfeld und zu einer immer stärker verbrauchten Natur führen. Die Landschaftsbrücke sollte auch aus diesem weit reichenden Ansatz heraus realisiert werden.

Sollten transparente Lärmschutzwände vorgesehen sein, müssten zur Vermeidung einer Gefährdung für Vögel mattierte Lärmschutzelemente eingebaut werden. Lärmschutzwände sollten stets Durchlässe für Kleintiere (bis zur Größe eines Fuchses) in Bodennähe aufweisen, um die Barriere Wirkung der Bahntrasse nicht unnötig zu steigern. Dieses Problem bedürfe einer Bewältigung in der Eingriffsregelung (Funktionsverlust an Durchlässigkeit). Hierzu gehöre auch die Problematik offener Kabelkanäle entlang der Gleise, die Hindernisse für Kleintiere darstellten. Bei immer weiteren Lärmschutzwänden in den Siedlungsgebieten und deren auffälliger Erscheinung sollten die Gemeinden eine gestalterische Konzeption für solche Bauwerke innerhalb ihrer Grenzen erarbeiten und dann ins Planfeststellungsverfahren einbringen. Ein immer wilderes Durcheinander unterschiedlicher Bau- und Gestaltungsvarianten trage nicht zur harmonischen Stadtgestaltung bei. Blickdichte Lärmschutzwände auch hinter sommergrünen Gehölzpflanzungen fügten sich in die Landschaft besser ein, wenn sie wegen der nur im Sommer sichtverdeckenden Sträucher in unregelmäßiger Folge ergänzend mit Efeu (wintergrün) begrünt würden.

Eingriffsregelung allgemein

Es wird vorgeschlagen, die Versiegelungszunahme von 18.600 m² Fläche, die die Neubildungsrate von Grundwasser reduziere und den Oberflächenwasserabfluss beschleunige, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und mit Privatpersonen über einen Entsiegelungspool durch den Rückbau befestigter Parkplätze oder deren Umbau in Rasenschotterplätze, die Verkleinerung übergroßer Straßenkreuzungen, die Entsiegelung von Schulhöfen, die Förderung von Dachbegrünungen zu kompensieren und auf Maßnahmen in der freien Landschaft (Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2) zu verzichten.

In der Eingriffsbewertung bleibe der Verlust von Individuen, die im Zuge der Baumaßnahmen oder infolge der Lebensraumverluste direkt oder indirekt getötet würden, unberücksichtigt. Die Bilanzierung nur auf Biotopflächen zu beziehen, reiche zur Erfassung des entstehenden Konfliktes nicht aus. Sicherungsmaßnahmen, die den Arten Rückzugsräume während der Bauphase ermöglichen, fehlten in der Darstellung.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien zu gering bemessen. Nahezu alle Maßnahmen ergäben sich aus dem Bauablauf des Streckenbaus, die Flächen seien extrem schmal und lang gezogen. Dadurch unterlägen diese Flächen hohen Randeffekten, die die Sicherheit des Eintretens der angestrebten ökologischen Wirkung gefährdeten. Überwiegend müssten die Ausgleichsmaßnahmen deshalb als technische Maßnahme (Versickerung) oder als Gestaltungsmaßnahme aufgefasst werden; für die ökologische Bilanzierung und zum Ausgleich verloren gegangener Funktionen seien sie kaum geeignet. Zur Kompensation der ökologisch negativen Auswirkungen des Bauvorhabens bedürfe es großflächiger, eigenständiger und in ihrer Wirkung besser vorhersehbarer Maßnahmen, die im inhaltlichen Zusammenhang mit den gefährdeten Funktionen stünden. In Frage kämen die Umfeldgestaltung der Landschaftsbrücke oder die Anlage einzelner Ruderalflächen zwischen der Autobahn A 59 und der Siegaue, um die Verbundwirkung von der Sieg zur Landschaftsbrücke zu verbessern.

Die Artenerfassung sei bei den Spinnen, Hautflüglern, Tagfaltern und Heuschrecken unterblieben, so dass eine Bewertung der Eingriffsschwere für diese Tiere und die Entwicklung gezielter Schutzmaßnahmen nicht möglich sei.

Die Wirkung der Ausgleichsmaßnahmen sei durch eine Erfolgskontrolle nachzuweisen. Gelänge z.B. die selbständige Besiedlung der Ausgleichsfläche A 4.1 durch die Zauneidechse nicht, bedürfe es nachträglicher ergänzender Leistungen, bis der Funktionsverlust tatsächlich und nicht nur formal nicht mehr bestehe. Dieses Defizit lasse sich nur schwer durch eine großzügige Überkompensation im Flächenangebot ausgleichen, weil der Eingriff eben trotzdem zum Aussterben der Art an diesem Ort führen würde.

Güterbahnanschluss

Bisher würden auf dem Bahnhof Menden (Rheinland) Gleise und Ladestraße für den Schienengüterverkehr vorgehalten. Diese Einrichtungen stünden nach dem Bau der S-Bahn-Strecke nicht mehr zur Verfügung. Dass sich die Railion Deutschland AG (ehemals DB Cargo AG) aus solchen Anlagen in der Fläche zurückgezogen habe, sage nichts über die künftigen Chancen des Schienengüterverkehrs an Standorten wie Menden aus. In Deutschland gebe es inzwischen etwa 300 private Eisenbahnverkehrsunternehmen. Angesichts der Lkw-Maut, die den Lkw-Verkehr verteuere und den Transport von Gütern auf der Schiene wieder attraktiver mache, sollten ortsnahe Möglichkeiten beibehalten werden, Güter auf die Schiene umzuladen. Dies könne nur gelingen, wenn die notwendige und noch vorhandene Infrastruktur hierfür gesichert werde und weiterhin zur Verfügung stehe. Deshalb sollten die vorhandenen Güterverkehrseinrichtungen und die Ladestraße im Bahnhof Menden unbedingt erhalten bleiben oder bei Umbauten wieder vorgesehen werden. Die Gewerbeansiedlung im Umfeld des Bahnhofs Menden habe nur dann eine Berechtigung, wenn deren Bezug zum Güterumschlag auf die Schiene erhalten bleibe bzw. neu entwickelt werde. Deshalb dürfte sogar die Stadt Sankt Augustin ein Interesse daran haben, im Rahmen der geordneten Stadtentwicklung diese spezifische Standortgunst durch den Güterbahnanschluss beizubehalten und langfristig wieder zu aktivieren. Eine Umstrukturierung der ansässigen Unternehmen wäre wünschenswert. Das innovative Potential der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte genutzt und in das Planungsverfahren eingebunden werden. Da der Gütertransport zweifelsfrei umweltfreundlicher und für die Menschen weniger belastend als die weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs sei, wäre der Rückbau der Güterverladeeinrichtungen in der Bilanzierung der Umwelteinwirkungen der Eingriffe, die das Planfeststellungsverfahren rechtlich absichern soll, relevant.

Detailfragen

Schutzmaßnahme S 1.3

Der für die Oberbodenmieten vorgesehene Standort südlich der Grube Deutag sei schlecht gewählt, weil der Baustellenverkehr die Verbindung zwischen der Grube Deutag und der Grube Bergmann und die auf dieser Verbindung eingerichtete Schutzzone S 1.2 queren müsse. Eine Bodenlagerfläche innerhalb der Gewerbeflächen oder auf Ackerflächen östlich davon wäre verträglicher. Auch für die Bodenlagerfläche an der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz seien die angrenzenden Ackerflächen besser geeignet, weil dann keine Grünlandflächen beansprucht würden. Die Bewertung fiel günstiger aus, wenn der Vorhabenträger die Grünlandflächen erwerben und für ergänzende Ausgleichsmaßnahmen nutzen würde.

Für Böden, die später der natürlichen Sukzession überlassen werden, sollte bei den Zwischenansaat auf den Oberbodenmieten wegen des Stickstoffeintrags auf die Einsaat von Leguminosen verzichtet werden. Stattdessen sollten Flachs oder Buchweizen auf Bodenmieten angesät werden, deren Vegetation später der Sukzession überlassen bleiben soll.

Rekultivierungsmaßnahme R 2.1

Unter Berücksichtigung des ökologischen Umfeldes und der angetroffenen Böden sollte geprüft werden, ob bei Rekultivierungsmaßnahmen Bodenverdichtungen teilweise verbleiben können, damit sich temporäre Kleingewässer bilden. Dann wäre auf eine Auflockerung des Untergrundes zu verzichten und der Oberbodenabtrag müsste vor der Einrichtung der Baustelle erfolgen.

Rekultivierungsmaßnahme R.2.3

Statt einer Regelsaatgutmischung sollte autochthones Saatgut, das in der Region gewonnen wird, verwendet werden.

Die Teilflächen sollten differenzierter betrachtet und unterschiedliche Ansaaten vorgenommen werden.

Gestaltungsmaßnahme G 3.1

In den Anlagen 13.3.3 bis 13.3.6 fänden sich, anders als auf S. 73 des landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben, keine Flächen, die der Gestaltungsmaßnahme G 3.1 zugeordnet worden wären. Grundsätzlich wäre eine differenzierte Angabe zum geplanten Mähzeitpunkt wünschenswert.

Gestaltungsmaßnahme G 3.2

Die ökologische Wertigkeit der geplanten Versickerungsmulden sollte durch einen natürlichen Böschungsverlauf, wechselnde Böschungsneigungen, Einbuchtungen und Strukturelemente (Steinblöcke, Altholzstücke usw.) erhöht werden. Insbesondere zwischen km 6,2 und km 6,7 sollte die Ausformung der Mulde den Vorgaben eines Reptilienexperten folgen. Dieser Korridor habe auch eine Verbundfunktion für Amphibien. Deshalb sollten die Versickerungsmulden punktuell nicht mit einer belebten Bodenschicht versehen werden, sondern mit einer Tonschicht, die zum Wasserrückstau führt. Neben Aufweitungen und Vertiefungen der Versickerungsmulden an diesen Stellen könnten einige Steinblöcke und Holzbohlen als Tagesversteck dienen. Es wäre nicht sachgerecht, einen ökologischen Wert oder Funktionsausgleich für die Versickerungsmulden anzurechnen, die zwischen Gleisanlagen und Lärmschutzwänden eingezwängt sind.

Gestaltungsmaßnahme G 3.3

Förderlich wären ergänzende Maßnahmen, wie z.B. das Auslegen von Steinblöcken, das Anlegen etwa 4 bis 10 m² großer Sandgruben und flacher Sandhügel mit eingemischten Bruchsteinen und das Auslegen von Altholz und Eichenbrettern, um auch diese Flächen für Reptilien interessanter zu machen. Es sei nicht erkennbar, weshalb diese Strukturverbesserungen nur den Flächen der Maßnahmen G 3.3b und A 4.1 vorbehalten sein sollen.

Gestaltungsmaßnahme G 3.3b

Die neu angelegten Kleinstrukturen bedürften ergänzender Sandgruben und Sandhügel mit eingemischten Bruchsteinen, um die Fortpflanzung der Tiere zu ermöglichen und weitere Winterquartiere anzubieten.

Gestaltungsmaßnahme G 3.4

Anregungen wie zu Rekultivierungsmaßnahme R 2.3

Gestaltungsmaßnahme G 3.5

Die vorgeschlagenen Gehölzarten seien teilweise für die Standorte ungeeignet oder müssten zumindest genauer festgelegt werden. Die Aufstellung enthalte vorwiegend Arten feuchter Standorte, die aber auf den Böschungen entlang der Bahnstrecke nicht vorlägen. Insbesondere hinsichtlich der Rosengewächse sollte nur autochthones Pflanzmaterial der Umgebung gepflanzt werden. Die Auswahl dürfe sich nicht an den vorhandenen, künstlich geschaffenen Beständen orientieren; vielmehr bedürfe es einer Übertragung von passenden natürlichen Pflanzengesellschaften auf die bei den einzelnen Flächen zu erwartende Standortsituation.

Grundsätzlich sollten keine Reihen- oder Rasterpflanzungen erfolgen. Gerade im besiedelten Raum, wo Pflanzen schnell auch ihre optische Wirkung entfalten müssten, sollte die IBR-Methode (integrale Bepflanzungsmethode Ruytren) mit einer geringeren Individuenzahl und dafür deutlich stärkeren Pflanzgrößen zur Anwendung kommen. Höhere Einkaufskosten würden hierbei durch geringere Pflegekosten ausgeglichen. Würden dennoch Flächenpflanzungen mit kleinen Pflanzen und hohen Stückzahlen vorgenommen, sollten ebenfalls unterschiedliche Pflanzgrößen eingesetzt werden.

Statt Regelsaatgutmischungen sei autochthones Saatgut aus der Region zu verwenden. Zur Entwicklung von Lebensräumen für Reptilien bedürfe es ergänzender Strukturmaßnahmen. Für den Sichtschutz bei Lärmschutzwänden sollte auch Efeu in die Pflanzliste und die Pflanzpläne mit aufgenommen werden. Bei der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege müsse darauf geachtet werden, dass der Efeu tatsächlich die Lärmschutzwände hochsteigt.

Ausgleichsmaßnahme A 4.1

Bei Durchführung der Anregung des BUND, eine Landschaftsbrücke zu bauen, sei für die Ausgleichsfläche der Zauneidechsenpopulation ein anderer Zuschnitt erforderlich. Auch unabhängig von der Landschaftsbrücke schlägt der BUND einen alternativen Zuschnitt vor, bei dem die Fläche unmittelbar an die Grube Bergmann anschließt. Ergänzende Kleinstrukturen, z.B. Steinblöcke, Sandgruben, Sandhügel mit eingemischten Bruchsteinen, werden erneut angeregt. Wegen der geringen Breite der Ausgleichsfläche sollte auf Benjeshecken verzichtet werden; stattdessen werden Reisighaufen mit einem Kern aus Altholz vorgeschlagen.

Auch hier wird erneut angeregt, statt Regelsaatgutmischungen autochthones Saatgut aus der Region zu verwenden. Ergänzend sollte vor Baubeginn der Oberboden dünnflächig mit Sauggerät aufgenommen und das so gewonnene Saatgut dünn und flächig auf der Ausgleichsfläche verteilt werden.

Da auf den trockenen Standorten auch viele Insekten und Spinnen überwintern, sollte die Mahd nur zeitversetzt und wechselweise in Abschnitten durchgeführt werden.

Es sollte geprüft werden, ob der neue Feldweg östlich oder westlich der geplanten Ausgleichsmaßnahme angelegt und weniger nah an das Brückenbauwerk herangeführt werden kann. Würden die Gestaltungsmaßnahmen G 3.2 und G 3.3b unmittelbar an die Ausgleichsmaßnahme A 4.1 anschließen, könnte der Zaun zwischen Ackerfläche und Maßnahmenfläche A 4.1 entfallen. Blicke bei der bisher vorgesehenen Anordnung der Flächen, sollten Eichenspaltpfähle als Pfostenmaterial verwendet werden.

Ausgleichsmaßnahme A 4.2

Anregungen zum Saatgut wie bei Rekultivierungsmaßnahme R 2.3, zu Gehölzen wie bei Gestaltungsmaßnahme G 3.5 und zur Entwicklung von Lebensräumen für Reptilien wie bei Ausgleichsmaßnahmen A 4.1 (Anregung, statt einer Regelsaatgutmischung autochthones Saatgut aus der Region zu verwenden und die Teilflächen differenzierter zu betrachten; Kritik an vorgeschlagenen Gehölzarten; Anregung der Anpflanzung von autochthonem Pflanzmaterial der Umgebung; Kritik an Verwendung von Arten feuchter Standorte unter Verweis auf Standortbedingungen; Anregung von ergänzenden Strukturmaßnahmen). Die Ausgleichsmaßnahme sei eher als Gestaltungsmaßnahme aufzufassen, weil unklar sei, ob sie den Funktionsverlust ausgleichen könne.

Ausgleichsmaßnahme A 4.3

Anregungen zum Saatgut wie bei Rekultivierungsmaßnahme R 2.3 und zu Gehölzen wie bei Gestaltungsmaßnahme G 3.5, wobei zur Verbesserung des ökologischen Wertes der Maßnahme die Selbstbegrünung mit autochthonem Material gefördert werden sollte (z.B. durch Belassen von langen Stammstücken aus den Rodungen zwischen den Neuanpflanzungen, Abtrag und Wiederauftrag von Bodenmull auf den Böschungsflächen).

Ausgleichsmaßnahme A 4.4

Es bleibe unklar, weshalb sich die straßennahen Böschungen für die Entwicklung von Lebensräumen von Kleinsäugetieren eignen. Die Standorte seien nach Auffassung des BUND dafür nicht besonders geeignet. Vor allem fehlten entsprechende Strukturmaßnahmen wie Trockenmauern, Holzstapel, Steinschüttungen, die es den Tieren ermöglichen, sich zu verbergen. Bei der Auswahl der Gehölze sollten solche mit Früchten im Vordergrund stehen. *Sorbus aucuparia* dürfte jedoch auf den Böschungen wegen der gestörten, wenig feuchten Böden versagen, die Eberesche finde

in der Bauwerksbegrünung der Verkehrswege traditionell viel zu viel Beachtung und gedeihe wegen missachteter Ansprüche in der Regel nur schlecht. Zur Neugründung von Bäumen sollten punktuell auch größere Sortierungen als solche mit einem Stammumfang von 10 bis 12 cm verwendet werden und auf jeden Fall die Pflanzgrößen variieren, um von Anfang an einen natürlicheren Eindruck zu erhalten.

Die Maßnahme könne abermals nur als Gestaltungsmaßnahme gelten, Funktionsverluste gleiche sie aufgrund der geringen Flächengröße und der Lage nicht oder nur unzureichend aus. Eine ähnliche oder gar identische Maßnahme im Planfeststellungsabschnitt 1 sei nur als Gestaltungsmaßnahme geführt worden (G 3.5).

Die Beschreibung der Maßnahme enthalte keine Hinweise, was zur Förderung der natürlichen Bodenentwicklung erfolgen wird oder was die Maßnahme auszeichnet, um zur Kompensation von Eingriffen in grundwasserbeeinflussten Standorten dienen zu können.

Ersatzmaßnahme E 1

Einzelne, extensiv bewirtschaftete, kleinparzellige Ackerflächen mit einer angepassten Frucht Auswahl in der Siegaue und neben dem vorhandenen Grünland könnten durchaus als eine Bereicherung angesehen werden. Aus Sicht des Tierartenschutzes könnte eine gewisse Vielfalt der Bodennutzungen förderlich sein. Ob allerdings das Fließgewässersystem Sieg bei Hochwasser unter solchen einzelnen Ackerflächen unangemessen leidet, sei unklar. Bleibe es bei der Entscheidung zugunsten der Grünlandgründung, sollte sich die Ersatzmaßnahme, die ausschließlich den Naturschutzzwecken dient, stärker an den Bedürfnissen des Naturschutzes orientieren. Stallmistgaben, das Verbringen von Gülle oder Kalkungen seien nicht akzeptabel. Ebenso sollte eine Pferdebe weidung, auch ausnahmsweise, unterbleiben.

Wie in den Standardpaketen zum Feuchtwiesenschutz vorgesehen, wäre eine Regelung angemessener, die eine Mahd erst ab dem 30. Juni und nicht schon ab dem 01. Juni erlaubt. Bei der Umwandlung könnte der Anbau einer stark zehrenden Zwischennutzung sinnvoll sein, um das Nährstoffniveau etwas zu senken, bevor eine Grünlandansaat erfolgt.

Trotz allem sei die Maßnahme vollständig aus der Luft gegriffen und einige der zugrunde liegenden Eingriffe (Funktionsverluste) ließen sich auch ausgleichen (z.B. Bodenversiegelung durch Entsiegelung). Wenn es einer Ersatzmaßnahme bedürfe, wäre mit der Beteiligung am Bau der angeregten Landschaftsbrücke eine Ersatzmaßnahme gegeben, die zwar umfangreicher ausfalle, aber zumindest mit dem Eingriff in einem gewissen Sinnzusammenhang stehe.

Ersatzmaßnahme E 2

Anregungen wie zur Ersatzmaßnahme E 1; die Forderungen zum Verbot der Pferdehaltung und zum Streuen von Stallmist entfallen.

Erschütterungen

Die Bahntrasse rücke mit dem Bau der S-Bahn-Strecke näher an die Steilwand der Grube Bergmann heran. Es müsse ausgeschlossen werden, dass zunehmende Erschütterungen aus dem Bahnverkehr die Erosion der Steilwand beschleunigen und das Brutgeschäft der Wildbienen dort erschweren.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Landschaftsbrücke

Die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke wird als unbegründet zurückgewiesen. In Abschnitt 5.6.3 der Umweltverträglichkeitsstudie hat der Vorhabenträger die Auswirkungen des

Ausbau der Bahnstrecke untersucht. Danach kommt es durch das Bauvorhaben zu keiner neuen Trenn- und Zerschneidungswirkung. Vielmehr stellt insbesondere die Autobahn auch ohne den Ausbau der Bahnstrecke bereits für einzelne Tiergruppen ein unüberwindbares Hindernis dar. Selbst eine Verfestigung der vorgefundenen Trennwirkung und Zerschneidung des Landschaftsraums rechtfertigt nicht den Bau der Landschaftsbrücke. Die geforderte Landschaftsbrücke würde bezogen auf das Vorhaben des Baus der S-Bahn-Strecke keine Ausgleichsmaßnahme darstellen, sondern eine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme, deren Kosten für den Vorhabenträger unverhältnismäßig gegenüber der ökologischen Wirkung des Bauvorhabens wären.

Lärmschutzwall

Der Lärmschutzwall westlich der Autobahn A 59 ist lediglich nachrichtlich dargestellt, er ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Anregungen werden deshalb hier nicht bewertet.

Neuordnende Gestaltung und Gestaltung der Lärmschutzwände

Das Gemeindegebiet ist tatsächlich nicht nur Gegenstand der örtlichen Bauleitplanung. Die Abstimmung zwischen den verschiedensten Vorhaben könnte entsprechend der Integrationsaufgabe der Bauleitplanung auf lokaler Ebene derart erfolgen, dass alle gemeindegebietsbezogenen Fachplanungen sich im Konfliktfall der verbindlichen Entscheidung der Bauleitplanung beugen müssten. Das geltende Recht geht hingegen einen anderen Weg: Das Baugesetzbuch erkennt die Selbständigkeit von Bauleitplanung und Fachplanung an, auch soweit sie dieselbe Fläche planen. Koordinationsinstrument ist die Stellungnahme der Gemeinde bzw. des Fachplanungsträgers sowie die der anderen Behörden, die Träger öffentlicher Belange sind, im Rahmen des bauleitplanerischen bzw. fachplanerischen Teilnahmeverfahrens. Eine Abstimmung der Einzelplanungen findet also durchaus statt. Die eingegangenen Stellungnahmen sind in die Abwägung einzustellen, ihnen muss aber nicht entsprochen werden.

Die Entscheidung für oder gegen die geforderte Landschaftsbrücke hat sich nach dem Ergebnis der Prüfung zu richten, ob durch das Bauvorhaben der S-Bahn S 13 ein Eingriff in Natur und Landschaft bewirkt wird, der die Landschaftsbrücke als Ausgleich erforderlich macht. Die Trennungs- und Zerschneidungswirkungen treten jedoch nicht erst durch das Bauvorhaben ein, sie bestehen bereits. Bei der Festsetzung einer Ausgleichsmaßnahme geht es auch nicht darum, tatsächliche oder vermeintliche Fehler früheren Planungen und der Bestandssituation zu korrigieren.

Die Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwände wird mit der Stadt Sankt Augustin im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.

Innerhalb der dicht bebauten Flächen der Ortsteile von Sankt Augustin ergeben Kleintierdurchlässe in den Lärmschutzwänden keinen Sinn. Der Funktionsverlust Durchlässigkeit ist in der Eingriffsbewertung berücksichtigt. Im fertigen Zustand sind Kabelkanäle immer geschlossen. Für die Baudurchführung enthalten die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 Schutzauflagen, damit die Kabelkanäle nicht zu Fallen für Tiere werden.

Eingriffsregelung

Ein Entsiegelungspool ist bisher nicht eingerichtet. Der Rückgriff auf Ökokontomaßnahmen erfolgt im Allgemeinen nur, wenn aufwertungsfähige Flächen am Eingriffsort nicht zur Verfügung stehen.

Die entlang der Bahntrasse ausgewiesenen langgezogenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den ebenfalls entlang der Bahntrasse verlaufenden Wirkungsbändern der Eingriffe.

Auch aufgrund der Stellungnahmen des Rhein-Sieg-Kreises wurden Auflagen zur Anlage und Unterhaltung der Bautabuzone und der Ausgleichsmaßnahme für die Zauneidechse, zur Nichtinanspruchnahme der Gruben Deutag und Bergmann bei der Baudurchführung sowie die Verpflichtung des Vorhabenträgers, die Wirkung der Ausgleichsmaßnahme durch eine Erfolgskontrolle nachzuweisen, in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Der Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und die Festlegung, welche Tiergruppen im Einzelnen zu kartieren sind, wurde im Rahmen des Scoping-Verfahrens mit den beteiligten Fachbehörden abgestimmt und einvernehmlich festgelegt. Im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens wurden die artenschutzrechtlichen Feststellungen erweitert. Für jede geschützte Art, deren Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden kann, wurde ein Artenblatt erstellt.

Güterbahnanschluss

Die Funktionsfähigkeit des liberalisierten Eisenbahnwesens hängt wesentlich von der Fortexistenz eines leistungsfähigen Schienennetzes ab. Eine der zentralen Fragen, auf die im Rahmen der Bahnreform eine Antwort gefunden werden musste, ist deshalb diejenige nach der Verteilung der (Finanzierungs-) Verantwortung für den Bau und den Ausbau von Schienenwegen, für Ersatzinvestitionen sowie für die Unterhaltung und Instandsetzung. Die Antwort ergibt sich in erster Linie aus der in Art. 87e Abs. 4 GG enthaltenen und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierten Gewährleistungsverantwortung des Bundes für ein dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung tragendes Schienennetz. Diese Verantwortung des Bundes betrifft den Neu- und Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie Ersatzinvestitionen. Die unternehmerische Finanzierungsverantwortung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beschränkt sich demgegenüber auf die Instandhaltung und Instandsetzung. Wenn es vor diesem Hintergrund als das Ziel des § 11 AEG angesehen wird, bestehende Infrastruktureinrichtungen für den Eisenbahnverkehr zu erhalten (BT-Drs. 14/8176, S. 4), so ist allerdings der Beitrag, den § 11 AEG zum Erhalt eines flächendeckenden Schienennetzes leisten kann, sehr begrenzt. Aus § 11 AEG folgt insbesondere keine Rechtspflicht öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Rentabilität zu erhalten oder gar zu bauen oder auszubauen. Für den Bahnhof Menden ist eine rentable Nutzung der Bahnhofsgleise nicht absehbar. Das Interesse der DB Netz AG, den finanziellen Aufwand für die Erhaltung von Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem öffentlichen Verkehr zu dienen bestimmt sind, gering zu halten, gehört wegen ihrer gesetzlich bestimmten Gemeinnützigkeit zu den öffentlichen Belangen, denen in der Abwägung Rechnung zu tragen ist. Da die beantragten Rückbaumaßnahmen keinen erkennbaren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke haben, da keine Bestellungen für die zurückzubauenden Anlagen vorliegen und da die Flächen für den Bau der S-Bahn-Trasse benötigt werden, somit realisierbare Überplanungen vorliegen, ist die Entscheidung der DB Netz AG nicht zu beanstanden, die nicht mehr benötigten Eisenbahnbetriebsanlagen nicht länger vorzuhalten und diese statt dessen zurückzubauen.

Detailfragen

Schutzmaßnahme S 1.3

Durch die Anlage von Oberbodenmieten entstehen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebung, dauerhafte Beeinträchtigungen der vorübergehend genutzten Flächen sind nicht zu erwarten. Im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens wurde den Anregungen zu den Oberbodenmieten Rechnung getragen. Die Standorte werden jedoch beibehalten. Die Standorte wurden gewählt, um in der Nutzung befindliche Ackerflächen nicht zu beanspruchen. Ein kurzzeitiger Baustellenverkehr im Bereich der Flächen tritt nur jeweils bei der Anlage sowie beim Abtrag der Oberbodenmieten auf. Während der Lagerzeiten der Mieten findet zur Oberbodenpflege kein Baustellenverkehr statt.

Rekultivierungsmaßnahme R 2.1

Die Anregung wird im Rahmen der Baudurchführung umgesetzt.

Rekultivierungsmaßnahme R 2.3

Das vordringlichste Ziel von Rasen- und Wildkräuteransaat bei den Rekultivierungs- und Gestaltungsmaßnahmen ist der Erosionsschutz auf den Böschungflächen. Wo dieser nicht erforderlich ist, wird zum Teil ganz auf einen Oberbodenauftrag sowie auf eine Begrünung verzichtet. Hier wird der Spontanbesiedlung auf Rohböden der Vorzug gegeben. Auf Flächen, auf denen ein Ero-

sionsschutz erforderlich ist, wird auf Regelsaatgutmischungen (Landschaftsrasen) zurückgegriffen, weil damit gute Erfahrungen gemacht wurden. Die langfristige Biotopentwicklung soll nicht durch Einsaaten, sondern durch die natürliche Vegetationsentwicklung durch extensive Pflege erreicht werden. Deshalb sind auch nur Initialsaaten vorgesehen. Für die Initialeinsaaten ist autochthones Saatgut zu verwenden.

Gestaltungsmaßnahme G 3.1

Der Fehler wird in der Beschlussunterlage korrigiert.

Gestaltungsmaßnahme G 3.2

Die Gestaltung der Versickerungsmulden entspricht den Vorgaben der Konzernrichtlinien der Deutschen Bahn AG. Zur Vermeidung von zusätzlichem Grunderwerb und größeren Erdbewegungen sind Regelprofilösungen vorgesehen. Die Versickerungsmulden müssen dauerhaft die Funktion erfüllen, das Niederschlagswasser aufzunehmen und zu versickern. Den Anregungen kann deshalb nur teilweise entsprochen werden. Punktuelle Bodenverdichtungen und vereinzelt Einbringen von Tonschichten statt einer belebten Bodenschicht, um Wasserlachen für Amphibien zu erhalten, und die Anreicherung der an die Versickerungsmulden angrenzenden Flächen mit Kleinstrukturen wird umgesetzt.

Gestaltungsmaßnahme G 3.3 und G 3.3.b

Die Anregung wird bei der Baudurchführung umgesetzt.

Gestaltungsmaßnahme G 3.4

Bewertung und Entscheidung siehe Rekultivierungsmaßnahme R 2.3

Gestaltungsmaßnahme G 3.5

Der Empfehlung der Anpflanzung von autochthonem Pflanzmaterial der Region kann nur in dem Umfang nachgekommen werden, wie Baumschulen ausreichendes Pflanzmaterial vorhalten. Der Vorhabenträger kann aus vergaberechtlichen Gründen nicht verpflichtet werden, Anbauverträge mit bestimmten Baumschulen abzuschließen. Die Anregungen zu den ergänzenden Strukturmaßnahmen werden berücksichtigt.

Die Festlegung der Bepflanzungsmethode ist Gegenstand der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Die vorgeschlagenen Gehölzarten sind Empfehlungen. Eine verbindliche Festlegung erfolgt in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der jeweiligen Standortvoraussetzungen.

Für die Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwände wird gemeinsam mit den der Stadt Sankt Augustin ein Gestaltungskonzept abgestimmt.

Ausgleichsmaßnahme A 4.1

Die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die Lage des Feldwegs wurde im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens geändert.

Die Anregungen zu den ergänzenden Strukturmaßnahmen und zur Pflege der Flächen werden berücksichtigt.

Ausgleichsmaßnahme A 4.2 und A 4.3

Der Empfehlung der Anpflanzung von autochthonem Pflanzmaterial der Region kann nur in dem Umfang nachgekommen werden, wie Baumschulen ausreichendes Pflanzmaterial vorhalten. Der

Vorhabenträger kann aus vergaberechtlichen Gründen nicht verpflichtet werden, Anbauverträge mit bestimmten Baumschulen abzuschließen. Die Anregungen zu den ergänzenden Strukturmaßnahmen werden in der Ausschreibung berücksichtigt.

Die Festlegung der Bepflanzungsmethode ist Gegenstand der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung und soll in der Genehmigungsplanung noch nicht vorgegeben werden.

Die vorgeschlagenen Gehölzarten sind Empfehlungen. Eine verbindliche Festlegung erfolgt in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der jeweiligen Standortvorsetzungen.

Ausgleichsmaßnahme A 4.4

Die straßennahen Standorte ergeben sich zwangsläufig aus der vorhandenen Infrastruktur des Plangebietes.

Die Anregungen zur Gehölzauswahl und zur Variation der Pflanzgrößen werden berücksichtigt.

Die Maßnahme ist eine Ausgleichsmaßnahme. Die Hinweise zur Förderung einer natürlichen Bodenentwicklung und Kompensation von Eingriffen in grundwasserbeeinflusste Standorte werden ebenfalls berücksichtigt.

Ersatzmaßnahme E 1 und E 2

Die Auflagen und Empfehlungen zur Grünlandextensivierung stammen aus einer Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen und dem Rhein-Sieg-Kreis. Das Ausbringen von Gülle und Stallmist ist nicht erlaubt. Es ist keine Nutzung als Pferdekoppel vorgesehen, Ausnahmen bedürften der Zustimmung der Unteren Landschaftsbehörde. Eine Zwischenbegrünung soll nicht erfolgen. Die Ersatzmaßnahmen wurden mit dem Rhein-Sieg-Kreis abgestimmt. Die Forderung nach dem Bau einer Landschaftsbrücke wird zurückgewiesen.

Erschütterungen

Auswirkungen wie die Beschleunigung der Erosion der Steilwand und die Störung des Brutgeschäftes der Wildbienen sind durch das Heranrücken der Bahntrasse an die Grube Bergmann nicht zu erwarten. Die Lehmsteilwände befinden sich in einem ausreichenden Abstand zur Bahntrasse.

Schreiben des BUND vom 14.04.2005

Da bei dem Erörterungstermin am 12.04.2005 mehrmals auf die spätere Ausführungsplanung verwiesen wurde, werde darauf hingewiesen, dass der zu verlegende Feldweg parallel zur neuen S-Bahn-Strecke zwischen den Gruben Bergmann und Deutag im Rahmen der Ausführungsplanung unbedingt wieder als Sandweg oder Sandschotterweg ausgeführt werden soll. Eine bituminöse Deckschicht wäre nicht nur teurer, sondern würde auch die Funktion des Weges im Biotopverbund für die Zauneidechse vollständig aufheben.

Bewertung und Entscheidung

Der zu verlegende Feldweg ist wie im Bestand mit wassergebundener Deckschicht auszuführen.

Schreiben des BUND vom 15.09.2005

In den Planfeststellungsverfahren für die Planfeststellungsabschnitte 1 und 2 habe der BUND bereits die Problematik aufgezeigt, dass der unausweichlichen Neuversiegelung von Böden keine entsprechenden Entsiegelungsmaßnahmen gegenüberstünden. Der Vorhabenträger habe demgegenüber die Schwierigkeiten solcher Entsiegelungsmaßnahmen herausgestellt und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen.

Der BUND weist auf die Neufassung des LG NW hin, wonach § 4a Abs. 3 die Entsiegelung eindeutig als vorrangig herausstelle. Als Entsiegelungsfläche schlägt der BUND die Straße Am Kirchenberg in Sankt Augustin vor; dies entspräche den Plänen des Grünen C im Rahmen der Regionale 2010.

Der BUND sehe in der Neufassung des LG NW nach wie vor eine Priorität für den Ausgleich gegenüber dem Ersatz; die Liste des § 4a Abs. 3 LG NW beziehe sich auf die Ersatzmaßnahmen, da andernfalls der Gesetzestext in sich widersprüchlich wäre.

Neben der Liste des § 4a Abs. 3 LG NW seien ebenfalls vorrangig die Vorgaben aus dem BNatSchG zu berücksichtigen, etwa die Verpflichtung zum Biotopverbund. Daraus lasse sich die geforderte Landschaftsbrücke als Kompensationsmaßnahme begründen.

Der Biotopverbund sei auch Gegenstand des § 2b LG NW. Demnach müsste geprüft werden, ob das Widerlager der Brücke über die Sieg auf der Troisdorfer Seite nicht weiter vom Ufer weggerückt werden könnte, wenn dies technisch möglich sei.

Bewertung und Entscheidung

Die Versiegelungszunahme wird an Ort und Stelle des Eingriffs teilweise durch die Anlage von Versickerungsmulden ausgeglichen.

Die verbleibende unvermeidbare Neuversiegelung und der damit verbundene Bodenfunktionsverlust werden durch Maßnahmen der Bodenverbesserung und des Gewässer- und Grundwasserschutzes kompensiert. Im Sinne eines multifunktionalen Ausgleichs zählen hierzu auch die großflächigen neu anzulegenden Zauneidechsenlebensräume; diese werden aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung herausgenommen. Außerdem ist in diesem Zusammenhang auch die Umwandlung von Intensivacker in Extensivgrünland im Überschwemmungsgebiet der Sieg zu nennen. Dies sind Maßnahmen, die gemäß § 4a Abs. 3 Nr. 3 LG NW ebenfalls bei der Auswahl und Durchführung der Kompensationsmaßnahmen als vorrangig zu betrachten sind. Einen Vorrang des § 4a Abs. 3 Nr. 4 LG NW gegenüber Nr. 3 gibt es aber nicht.

Im Rahmen des 2. Deckblattes wurden mit der Verlegung des Feldweges an der Feldwegüberführung die Flächen zur Verbesserung des Biotopverbundes noch einmal erweitert. Der Bau einer Landschaftsbrücke ist nicht vorgesehen und für die mit dem planfestgestellten Vorhaben bewirkten Eingriffe in Natur und Landschaft auch nicht erforderlich.

Die Siegbrücke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 2.

Schreiben des BUND vom 27.12.2006

Bereits im Hauptverfahren habe der BUND eine Stellungnahme mit etlichen Hinweisen zur Verbesserung der Planung vorgelegt. Berücksichtigt worden sei die Anregung, den neuen Wirtschaftsweg zwischen der Grube Deutag und der Grube Bergmann bahnabgewandt von dem 7 m breiten Schutzstreifen für die Reptilien anzulegen, was erhebliche Vorteile für den ökologischen Wirkungszusammenhang der Fläche und für die Erreichbarkeit der Ackerflächen für die Landwirte mit sich bringe.

Andere wichtige Aspekte seien indes unberücksichtigt geblieben und fehlten im 1. Deckblatt. In soweit erfolge die Stellungnahme nicht nur zu den erfolgten Änderungen, sondern auch zu den fehlenden Anpassungen, die in der Änderung der Planung, also im laufenden Deckblattverfahren, hätten enthalten sein müssen. Um Wiederholungen zu vermeiden, sei die Stellungnahme im Hauptverfahren vollumfänglich Bestandteil der Stellungnahme im 1. Deckblattverfahren.

Unberücksichtigt geblieben sei insbesondere

- die Planung einer Landschaftsbrücke zumindest als Option zu beachten und die Kompensationsmaßnahmen an der Feldwegbrücke räumlich entsprechend zukunftsgerichtet und vorsorgend anzuordnen und zuzuschneiden;
- auf die Verschattung und die Bodenfeuchte auf der Nordseite der Feldwegbrücke zu reagieren und einen direkten Verbundkorridor (Ausgleichsmaßnahme A 4.1) zur Grube Bergmann hin auszuweisen;
- die Versiegelung vorrangig durch Entsiegelung auszugleichen, z.B. durch den Rückbau der Straße Am Kirchenberg in Sankt Augustin-Niederpleis. Dieser Rückbau würde zu den Überlegungen des Regionale 2010-Projektes Grünes C passen. Auch empfehle das LG NW vorrangig die Entsiegelung vor Inanspruchnahme weiterer landwirtschaftlicher Flächen (Ersatzmaßnahme E 1).
- die Erfolgskontrolle der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen als unausweichliche Bedingung für die Zerstörung der Zauneidechsen-Lebensräume festzusetzen. Eine relative Verschlechterung der betroffenen Teilpopulation müsse gemäß Art. 16 der FFH-Richtlinie zwingend ausgeschlossen sein.
- bei den erforderlichen Kleinstrukturen für die Überwinterung und Eiablage der Zauneidechse die Sandhaufen (grabbare, exponierte Böden mit Feuchtigkeitsgefälle) mit eingestreuten Bruchsteinen oder Holzbohlen als Elemente zu ergänzen und auf Benjeshecken als Element zu Gunsten von einzelnen Reisighaufen zu verzichten. Ebenfalls sei die Anregung nicht beachtet worden, die Absperrpfosten zur Sicherung der Fläche aus Eichen-spaltpfählen vorzusehen und diese nach Durchführung der Baumaßnahme ohne Zaunbespannung zu belassen.
- für die Initialbegrünung der Ausgleichsfläche der Zauneidechsen punktuell (maximal 10 %) die oberste Bodenschicht der Eingriffsfläche aufzunehmen und auf der Ausgleichsfläche aufzubringen und somit auf autochthones Saatgut zurückzugreifen.
- die linienförmigen Versickerungsmulden entlang der Bahntrasse in unregelmäßigen Abständen punktuell mit tieferen, mit Ton abgedichteten Mulden und einem Wasserrückstau auszustatten und dadurch dieses Bauwerk auch für Amphibien (Kreuzkröte, Wechselkröte) nutzbar zu machen.
- die Mahd der Ausgleichsflächen entlang der Bahn abschnittsweise und zeitversetzt um ein Jahr durchzuführen, um hier wichtige Insekten- und Spinnenarten, die im Altgras bzw. in Staudenhalmen überwintern, zu erhalten (Wildbienen, Wespenspinne).
- die Ersatzmaßnahme E 1 an den Bedürfnissen des Naturschutzes auszurichten. Eine eingriffsnahen Maßnahme z.B. in der Grube Deutag wäre auch hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben vorzuziehen. Flächen wären in der Grube Deutag mit hoher Wahrscheinlichkeit verfügbar.
- die Anregung, auf die Bodenlagerfläche S 1.3 südlich der Grube Deutag zu verzichten, da von ihr ein relevanter Falleneffekt und ein Wanderungshindernis für nach der FFH-Richtlinie geschützte Arten ausgehen. Außerdem kreuzt der Fahrverkehr den Verbundkorridor.
- die Anregung, auf nicht autochthones Material und auf Rasterpflanzungen zu verzichten. Die erfolgte Einschränkung, Arten der natürlichen, potentiellen Vegetation zu verwenden, genüge nicht (vgl. Richtlinie 1999/105/EG, § 41 Abs. 2 BNatSchG).

Zudem müssten Hinweise auf planungsrelevante Arten zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens und sogar noch nach einem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und beachtet werden, da ein Planfeststellungsbeschluss keine Kraft entfalte, geltende gesetzliche Bestimmungen außer Kraft zu setzen.

Rechtliche Hinweise

Alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien dauerhaft zu erhalten und nicht, wie in den Unterlagen vorgesehen, nur für 30 Jahre (vgl. Urteil des OVG Lüneburg, NuR 1995, S. 473, NVwZ 2001, S. 452; Lorz/Müller/Stöckel, BNatSchG, § 19, Rn. 25). Es sei nicht davon auszugehen, dass die Bahntrasse befristet angelegt und nach Ablauf von 30 Jahren abgebaut werde. Vielmehr sei der Eingriff dauerhaft und die Eingriffsbewältigung müsse entsprechend ebenso dauerhaft sein. Hierzu seien die erforderlichen dinglichen Sicherungen unbefristet vorzunehmen. Die Maßnahmen

seien der Unteren Landschaftsbehörde für die Führung des Kompensationsverzeichnisses mitzuteilen.

Es fehle eine förmliche FFH-Verträglichkeitsprüfung, obwohl mehrere Anhang IV-Arten (Fledermause, Zauneidechse, Kreuzkröte, Wechselkröte, Kammmolch) und eine Anhang II-Art (Kammolch) von der Planung betroffen seien. Hierbei müssten auch negative Effekte, wie etwa die Bodenlagerstätte S 1.3 südlich der Grube Deutag, berücksichtigt werden. Dort bestünde nämlich die Gefahr, dass Lurche und Kriechtiere einwanderten, Eier ablägen (nur Eidechsen) oder überwinterten und dann während des Baugeschehens in hoher Individuenzahl zerstört würden. Außerdem ergäben sich aus der FFH-Verträglichkeitsprüfung Hinweise für Bauzeitenvorgaben. Hinsichtlich der Beachtung des Artenschutzes im Verfahren werde auf das Urteil des BVerwG vom 21.06.2006, Az.: 9 A 28.05, verwiesen.

Der nachgewiesene Erfolg der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sei rechtlich eine unausweichliche Vorbedingung für die geplante Zerstörung der Lebensräume der Zauneidechse und für die Beeinträchtigungen anderer nach der FF-Richtlinie geschützter Arten. Eine relative Verschlechterung der betroffenen Teilpopulation müsse gemäß Art. 16 der FFH-Richtlinie zwingend ausgeschlossen sein. Es sei daher auch erforderlich, die Verfügbarkeit der Flächen vor einem Planfeststellungsbeschluss ausreichend geprüft und durch Vorverträge abgesichert zu haben, da andernfalls die Gesamtmaßnahme in Frage gestellt werden würde. In der Vergangenheit sei es im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Köln - Frankfurt wiederholt zu Änderungsverfahren nach Abschluss des Eingriffes gekommen, weil die vorgesehenen Kompensationsflächen gar nicht zur Verfügung gestanden hätten.

Anmerkungen zum Deckblatt im Detail

Durch die zu begrüßende neue Anordnung des Feldweges zwischen den Gruben Bergmann und Deutag ergebe sich verstärkt die Anforderung, den Feldweg erst nach Abschluss aller Bahnbauarbeiten zu errichten. Ein 7 m breiter Schutzstreifen sei viel zu schmal, um von zwei Seiten aus durch Baumaßnahmen gestört zu werden. Um Störungen zu vermeiden wären auch Bauzeitenvorgaben hilfreich, die den Bau des Feldweges nur zwischen dem 1. November und dem 1. März zuließen. Ebenfalls müsse vermieden werden, dass vom Feldweg aus Baumaßnahmen über den Schutzstreifen zur Bahn hin erfolgten.

Außerdem erschwere die neue Lage des Weges den Kontakt der Maßnahmenfläche zur Grube Bergmann. Dies habe auch das Planungsbüro erkannt, jedoch nur zum Teil angemessen reagiert. Die Maßnahme A 4.1 sei zwar in Richtung Grube Bergmann nach Osten hin verlängert worden, sie erreiche jedoch die Grube Bergmann nicht. Ungeachtet der weitergehenden Anregung, die Maßnahme gemäß der Stellungnahme im Hauptverfahren zuzuschneiden, sollte zumindest auf die Teile der Maßnahme A 4.3 nördlich des neuen Weges zu Gunsten der Maßnahme A 4.1 verzichtet werden. Die Möglichkeit, dass die Flächen nach und nach von der Landwirtschaft durch Umbruch von den Rändern her vereinnahmt werden, müsse durch Markierungen im Gelände (Findlinge, Holzstämme, Einzelsträucher) ausgeschlossen werden. Der Zuschnitt der Maßnahme A 4.1 bei km 6,26 an der Westspitze der Grube Deutag sollte ausgeweitet werden. Um den Biotopverbund und die Sicherheit der Maßnahme zu verbessern, sollten die Parzellen 399 und 402 und ggf. sogar die Parzelle 453 der Flur 16, Gemarkung Hangelar, ganz hinzugenommen werden. Für den Verbund sei nicht alleine die Grundfläche, die bisher ausschließlich als Grundlage für die Maßnahmen errechnet worden sei, sondern auch die Kontaktfläche zwischen den Teilhabitaten relevant. Entsprechend bestehe auch weiterhin Verbesserungsbedarf bei km 6,7 bei der Anbindung an die Grube Bergmann.

Der neu dargestellte Bau des Versickerungsbeckens bei km 3,865 südlich der Kläranlage bedürfe der kritischen Prüfung, weil an dieser Stelle wegen der anzutreffenden sandigen Ruderalstruktur auch nach der FFH-Richtlinie geschützte Arten (Lurche und Kriechtiere) betroffen sein könnten. Es bedürfe zunächst einer entsprechenden Kartierung oder einer Aufgabe des Standortes. Kämen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie vor, wäre ein Eingriff rechtlich nicht möglich, da Alternativen mit Sicherheit bestünden.

Auch nach der Neukonzeption der Feldwegführung zwischen den Gruben Bergmann und Deutag würden punktuell bestehende Säume des alten Feldwegs nicht überbaut. Diese Restflächen sollten als Bautabuzonen gesichert werden. Der Erhalt solcher Flächen könnte für den Erhalt auch eines Teils der Kleintiere (Insekten) und damit für die Wiederbesiedlung sehr bedeutsam sein.

Die Versickerungsmulde südlich der Feldwegbrücke an der Grube Bergmann sollte erst im Planfeststellungsabschnitt 3 beginnen bzw. zumindest im Vorfeld der Einfahrt zur Grube Bergmann ausgesetzt werden, damit der unbefestigte Feldweg möglichst nah an der Bahntrasse geführt werden könne. Der Vorplatz zur Grube Bergmann sei regelmäßig Aufenthaltsfläche der Kreuzkröte und der Zauneidechse. Diese Fläche sollte daher so weit wie möglich erhalten bleiben. Der entsprechend der Schutzmaßnahme S 1.1 vorgesehene Schutzzaun sollte diese ruderale Schotterfläche einschließen. Eine Baustelleneinrichtung sollte in dieser sensiblen Lage wegen der Falleneffekte unterbleiben.

Der Plan der Baustelleneinrichtung sollte alle in Anspruch zu nehmenden Flächen ausweisen. Die Flächen südlich der Grube Bergmann sowie an der Einfahrt zur Grube Bergmann fehlten in der Darstellung, sollten aber auch in der Planung aufgegeben werden.

Alle Wassersammel- und Leitungseinrichtungen, auch für Kabel, müssten in besonderer Weise so gestaltet sein, dass dort keine geschützten Arten (Lurche und Kriechtiere) gefangen oder getötet werden können.

Unklar bleibe, welche Textblätter des landschaftspflegerischen Begleitplans im Deckblattverfahren geändert worden seien. Das Versickerungsbecken bei km 3,865 sei neu geplant, das dazugehörige Maßnahmenblatt G 3.2 jedoch nicht in blauer Farbe gedruckt worden.

Der BUND sei interessiert, Restflächen von Parzellen entlang der Ausgleichsmaßnahme A 4.1, die von der Deutschen Bahn AG erworben, aber für die Maßnahmen nicht benötigt würden, zu erwerben. Dies gelte z.B. für die Flächen in der Gemarkung Hangelar, Flur 16, Parzellen 106, 123 und 455 oder die Parzellen 399 und 402.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Der Bau einer Landschaftsbrücke ist nicht vorgesehen und für die mit dem planfestgestellten Vorhaben bewirkten Eingriffe in Natur und Landschaft auch nicht erforderlich. Es wird auf die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme des BUND vom 05.03.2004 verwiesen.

An der Ausgleichsmaßnahme A 4.3 wird grundsätzlich festgehalten, da sie ökologisch sinnvoll ist. Das Landschaftsbild wird hierdurch aufgewertet. Um eine Verschattung auszuschließen, ist das Pflanzraster insoweit anzupassen.

Hinsichtlich der Forderung, Versiegelungen vorrangig durch Entsiegelungen auszugleichen, wird auf die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme des BUND vom 15.09.2005 verwiesen.

Die Forderung nach Festsetzung einer Erfolgskontrolle der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in die Lebensräume der Zauneidechse ist durch Aufnahme der entsprechenden Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.9 berücksichtigt.

Der Forderung der Ergänzung der erforderlichen Kleinstrukturen kommt der Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung, Ausschreibung und Durchführung der Maßnahme nach. Die Eichen-spaltpfähle verbleiben laut Zusage des Vorhabenträgers ohne Zaunbespannung; statt Benjeshecken werden Reisighaufen angelegt.

Der Forderung hinsichtlich der Initialbegrünung mit autochthonem Saatgut bzw. durch Wiederaufbringen der zuvor abgeschobenen obersten Bodenschicht kommt der Vorhabenträger entsprechend seiner Zusage nach.

Der Forderung, die linienförmigen Versickerungsmulden punktuell für Amphibien (insbesondere Kreuzkröte, Wechselkröte) durch Verdichtung der Muldensohle zur Bildung von temporären Wasserflächen nutzbar zu machen, wird der Vorhabenträger entsprechend seiner Zusage insoweit nachkommen, wie die erforderliche Versickerungsfähigkeit der Versickerungsmulden noch gewährleistet ist.

Der Vorhabenträger kommt der Forderung nach abschnittsweiser und um ein Jahr zeitversetzter Mahd der Ausgleichsflächen entlang der Bahnstrecke nach.

Die Ersatzmaßnahme E 1 in der Siegaue wird entsprechend den Vorgaben der Unteren Landschaftsbehörde umgesetzt. Die Fläche der Ersatzmaßnahme steht dem Vorhabenträger seit der Flurbereinigung für die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main zur Verfügung, so dass nicht in Rechte Dritter eingegriffen werden muss.

Die Forderung nach Verzicht auf die Bodenlagerfläche S 1.3 wird zurückgewiesen. Hinsichtlich des Schutzes von Amphibien wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 verwiesen.

Das Kreuzen des Verbundkorridors ist hinnehmbar, da dies insgesamt nur während zwei Zeiträumen geschieht, nämlich zum An- und Abtransport des abgetragenen Oberbodens. Hierbei hat der Vorhabenträger u.a. durch Beachtung der Wanderungszeiten der Amphibien zu gewährleisten, dass vermeidbare Tötungen ausgeschlossen werden.

Der Forderung, autochthones Pflanzmaterial zu verwenden, wird insoweit nachgekommen, wie dieses aus ortsnahen Beständen verfügbar ist. Es wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.9 verwiesen. Auf die Rasterpflanzung verzichtet der Vorhabenträger.

Der Hinweis zur dauerhaften Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist beachtet (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.9).

Eine förmliche FFH-Verträglichkeitsprüfung ist für den Planfeststellungsabschnitt 2 nicht erforderlich, weil entsprechende Schutzgebiete durch das Vorhaben nicht berührt werden. Dies gilt auch hinsichtlich der gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie geschützten Arten. Der Schutz der Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie ist entsprechend den Artenschutzblättern gewährleistet.

Der nachzuweisende Erfolg der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ist durch die Anordnung einer generellen naturschutzfachlichen und einer speziell auf den Artenschutz ausgerichteten ökologischen Bauüberwachung sowie ein entsprechendes Monitoring gewährleistet (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9).

Nach Mitteilung des Vorhabenträgers stehen die naturschutzrechtlich benötigten Flächen zur Verfügung und sind insoweit gesichert.

Der Einwand hinsichtlich des Feldweges zwischen den Gruben Bergmann und Deutag hat sich aufgrund der Gegenäußerungen und Zusagen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin vom 04.06.2007 erledigt.

Dem Einwand, die Maßnahme A 4.3 zugunsten einer Maßnahme A 4.1 zu modifizieren, wurde mit der Änderung der Wegeführung des Feldwegs im Rahmen des 2. Deckblattes entsprochen.

Der allmählichen Vereinnahmung der Ausgleichsfläche durch die Landwirtschaft wird durch die aufzustellenden Eichenspaltpfähle begegnet.

Der Forderung nach Hinzunahmen der Grundstücke Gemarkung Hangelar, Flur 16, Flurstücke 399 und 402 wird nicht entsprochen, da hierfür kein Bedarf mehr besteht.

Die Anbindung der Grube Bergmann an die Ausgleichsflächen ist durch die Modifizierung des Flächenzuschnitts und der Flächengestaltung an der Feldwegüberführung verbessert.

Der Einwand hinsichtlich des Versickerungsbeckens bei km 3,865 wird zurückgewiesen. Eine Kartierung ist im Sommer 2007 erfolgt; Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind dabei nicht festgestellt worden.

Der Forderung, Säume des bestehenden Feldweges nicht zu überbauen und als Bautabuzone zu schützen, wird durch den Vorhabenträger nachgekommen.

Der Anregung, die Versickerungsmulde nördlich der Feldwegüberführung an der Grube Bergmann erst im nächsten Planfeststellungsabschnitt 3 beginnen zu lassen bzw. sie zumindest im Vorfeld der Einfahrt zur Grube Bergmann auszusetzen und damit den unbefestigten Feldweg möglichst nah an der Bahntrasse zu führen, kann nicht gefolgt werden. Die Versickerungsmulde ist auch in diesem Bereich für die Entwässerung der Bahntrasse unverzichtbar.

Die Forderung hinsichtlich des Schutzes des Vorplatzes zur Grube Bergmann wird durch den Vorhabenträger berücksichtigt.

Der Einwand, der Lageplan der Baustelleneinrichtungsflächen sei unvollständig, da die Flächen südlich der Grube Bergmann sowie an der Einfahrt zur Grube fehlten, ist unberechtigt, da diese Flächen nicht als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen werden.

Während der Bauphase sind geeignete Ausstiegshilfen (z.B. Matten, Strohballen) für Kleintiere in die offenen Kabeltröge einzubringen. Auf Anordnung der ökologischen Bauaufsicht sind weitergehende Querungshilfen einzusetzen (vgl. entsprechende Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.9). Die Kabeltröge sind im fertiggestellten Zustand mit Platten abgedeckt und stellen dann keine Fallen für Kleintiere mehr da.

Das Maßnahmenblatt G 3.2 beinhaltet keine Änderungen gegenüber der Ursprungsplanung; daher war eine Darstellung in blauer Schriftfarbe zur Kennzeichnung der Änderungen nicht erforderlich.

Schreiben des BUND vom 01.01.2007

Die S-Bahn-Trasse laufe entlang und durch das FFH-Gebiet Sieg und entlang der Hangelarer Heide. Auch das Siebengebirge und die Wahner Heide lägen in der Nähe weiterer Trassenabschnitte. Die Flächen hätten eine nennenswerte Bedeutung für den Schutz großer Vogelarten, etwa den Rot- und Schwarzmilan, den Weiß- und Schwarzstorch, aber auch den Uhu. Es wäre daher angemessen und im Sinne der Konformität mit dem Artenschutzrecht der EU und den Anforderungen des Artenschutzes des BNatSchG notwendig, wenn die Verdrahtung der Oberleitung bzw. die Gestaltung der Masten und der Isolatoren für die S-Bahn S 13 so gestaltet würden, dass von ihnen ein möglichst geringes Risiko für Vögel durch Stromschlag an den Leitungen ausginge.

Bewertung und Entscheidung

Die zu errichtenden Oberleitungsmasten müssen der Technischen Unterlage 997.9114 (Vogelschutz an Oberleitungsanlagen) entsprechen, um das Risiko einer Gefährdung durch Stromschläge zu minimieren. Danach sind die von den Vögeln genutzten Sitzgelegenheiten an Oberleitungsanlagen entweder für diese ungefährlich zu gestalten oder das Aufsitzen an gefährlichen Stellen ist zu verhindern. Die Oberleitungen selbst stellen kein Anflughindernis für Vögel dar.

Schreiben des Landesbüros der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen vom 17.06.2008, Az.: RSK 23-02.04 DB/05.08

Das Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen begrüße die veränderte Wegeführung für den Feldweg und den angepassten Zuschnitt der Ausgleichsmaßnahmen A 4.1. Auch die Untergliederung der Erdmieten stelle eine deutliche Verbesserung dar.

Das Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen fordert noch die Nachlieferung der Ampelbewertung sowie der ABC-Bewertung der betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie für den Eingriffsraum.

Zum Artenschutzbeitrag und den entsprechenden Maßnahmen gemäß Eingriffsregelung werde noch folgender Änderungsbedarf gesehen.

Weißstorch

Die Bahnstrecke zwischen der Hangelarer Heide und der Siegniederung werde oft von Störchen überflogen. Daher wäre es angemessen, wenn die Tragmasten der Leitungen ausreichend frei über die Leitungsstränge ragten. Auch wenn diese Forderung bereits gewährleistet sei, sollte die gleichwohl ausdrücklich im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Ebenso sollte auf Entlastungsleitungen auf stehenden Isolatoren verzichtet werden, wie sie auf der Siegtalstrecke ein großes Risiko, insbesondere für Störche, darstellen. Sichtmarkierungen am Trägerseil seien zwar immer sinnvoll, im Planfeststellungsabschnitt 2 aber weit aus weniger relevant als in der Siegaue.

Zauneidechse, Kreuzkröte, Wechselkröte, Kammolch

Die Erdmieten sollten mit einem Amphibienzaun umgeben werden, der von innen durch Anböschungen überwunden werden können muss. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass sich die Tiere in den frischen Böden eingraben. Um im Bauablauf freier zu sein und nicht auf die Winterruhe Rücksicht nehmen zu müssen, sei der Amphibienschutzzaun eine günstige Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahme.

Zu räumende Flächen sollten - je nach Jahreszeit - am Tag oder am Morgen vor der Baumaßnahme nach Tieren (alle Amphibien und Reptilien) abgesucht werden. Würden Holzstapel im Bereich des Sägewerkes umgesetzt und danach die Böden geräumt, gelte dies in besonderer Weise. Auch während dieser Arbeiten aufgedeckte Tiere sollten gesichert werden. Die FFH-Richtlinie sehe den Individuenschutz vor. Der Suchaufwand könne im Winter geringer sein, da weniger Strukturen, vor allem große Holzstapel und Schütthaufen, zu überprüfen seien, aber nicht entfallen. Der BUND wäre grundsätzlich bereit, mit ehrenamtlichen Personen bei der Absuche zu helfen, wenngleich er diese Aufgabe nicht alleine übernehmen könne.

Die Kreuzkröte und die Wechselkröte befänden sich in einem ungünstigen bzw. schlechten Erhaltungszustand. Die Folgen dieser Einordnung müssten entsprechend Art. 16 der FFH-Richtlinie bzw. § 43 BNatSchG beachtet werden (guter Erhaltungszustand als Voraussetzung für die Zulässigkeit von Eingriffen). Andererseits sei die S-Bahn-Strecke ohne Alternative und die Eingriffe betreffen bei den Amphibien - anders als bei der Zauneidechse - vor allem die Bauzeit selbst, so dass der Eingriff für die Kreuz- und Wechselkröte bei ausreichenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Sicherung der Bodenlagerflächen, Absuche bei der Bauaufreimung, ökologische Baubetreuung) dauerhaft positiv enden könne.

Um mögliche Tierverluste auch unter den Amphibien, insbesondere der Kreuzkröte und der Wechselkröte, zu kompensieren, sollte das vor Jahren verschüttete flache Gewässer im Zwickel zwischen dem Feldweg und der Feldwegüberführung zumindest teilweise wieder hergestellt werden. Da eine vorgezogene Maßnahme die Amphibien nur weiter in den Eingriffsraum hineinlocken würde, sollte diese Maßnahme erst nach den erfolgten Erdarbeiten für den Streckenausbau erfolgen.

Für die Anlage von ergänzenden Laichgewässern bestünden vier Möglichkeiten:

- Anlage von Laichgewässern auf dem bestehenden Bahngelände im vergleichsweise schattigen Zwickel zwischen der Feldwegüberführung und dem Feldweg (Parzelle 106, Flur 16) sowie auf der Parzelle 66, Flur 16, wobei die Laichgewässer aber bei Verwirklichung der Landschaftsbrücke verlegt werden müssten;
- Anlage von Laichgewässern auf der benachbarten Parzelle 123, Flur 16 mit grundbuchlicher Sicherung und dauerhaftem Erhalt durch den Vorhabenträger;

- Die Ausgleichsmaßnahmen selbst könnten in beiden vorstehend genannten Fällen auf eine befristete Zeit festgesetzt werden, da es vor allem um Maßnahmen für die Dauer der Bauzeit gehe;
- Anlage von Laichgewässern in der Grube Deutag mit grundbuchlicher Sicherung und dauerhaftem Erhalt durch den Vorhabenträger.

Von diesen Möglichkeiten halte das Landesbüro der Naturschutzverbände Nordrhein-Westfalen die Variante 2 für vorzugswürdig.

Im Übrigen eignen sich die Lebensraummaßnahmen für die Zauneidechse in gleicher Weise für die Kreuzkröte und die Wechselkröte während ihrer Landlebensphase.

Da unter bestimmten Umständen (Dauerpfützen im Bereich der Baustelleneinrichtung, Schütthaufen, Folienmüll) einzelne Baustellenbereiche Anziehungspunkte für die Kreuzkröten sein können, sollte eine ökologische Baubetreuung eingesetzt werden, die berechtigt sein soll, kurzfristig ergänzende Maßnahmen anzuordnen oder bei solchen spontanen Tieransammlungen sichernd einzugreifen. Zumindest sollte das Baustellenpersonal auch durch Handzettel und Aushang darauf hingewiesen werden, dass auf der Baustelle seltene Tiere zu erwarten seien.

Die Baustellenzufahrten sollten auf vorhandenen Wegen stattfinden und die Baustraße an der Kläranlagenzufahrt sollte entfallen.

Der Erfolg aller Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes sei durch ein Monitoring und entsprechende Notfalloptionen, wenn die Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg zeigten, sicherzustellen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Die Ampelbewertung und die ABC-Bewertung der betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie für den Eingriffsraum wurden vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt. Dies wäre aber nicht unbedingt erforderlich gewesen, da durch die getroffenen Maßnahmen die Verbotsverletzungen des § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden können. Eine Ausnahmegenehmigung, für die die geforderten Unterlagen benötigt worden wären, ist nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Vogelschutzes an Oberleitungsanlagen wird auf die Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme des BUND vom 01.01.2007 verwiesen.

Der Anregung, die Erdmieten mit Amphibienschutzzäunen, die durch Anböschungen von innen überwunden werden können, zu umgeben, kommt der Vorhabenträger nach. Es wird auch auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 verwiesen.

Der Forderung nach Beachtung des Individuenschutzes, insbesondere von Amphibien und Reptilien, vor dem Beginn der Baumaßnahmen und während der Baudurchführung wird durch die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9 entsprochen.

Die Variante 1 zur vorgetragenen Anregung zur Anlage von Amphibienlaichgewässern ist aus Sicht des Vorhabenträgers umsetzbar. Das Grundstück Gemarkung Hangelar, Flur 16, Flurstück 106 befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und ist nicht vollständig durch die Ausgleichsmaßnahme A 4.1 belegt. Der Vorhabenträger sagt zu, die angeregte Maßnahme nachträglich in das Ausgleichskonzept aufzunehmen.

Eine Alternative zur Baustellenzufahrt im Bereich der Kläranlage ist nicht realisierbar, da sowohl die topographischen Verhältnisse als auch die Betriebsabläufe im Klärwerk keine andere Lösung zulassen. Der in Anspruch genommene Bereich wird nach Beendigung der Baumaßnahmen entsprechend dem Ausgangszustand wiederhergestellt.

Der nachzuweisende Erfolg der Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ist durch die Anordnung einer generellen naturschutzfachlichen und einer speziell auf den Artenschutz ausgerichteten ökologischen Bauüberwachung sowie ein entsprechendes Monitoring gewährleistet (vgl. Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.9).

Schreiben des BUND vom 02.03.2009

Der BUND teile nicht die in den ergänzten Unterlagen zum Artenschutz vorgenommene Bewertung der Betroffenheit der Kreuzkröte und des lokalen Erhaltungszustandes der Art. Die Entwicklung für die Art im Untersuchungsgebiet sei außerdem negativ.

Die Gründe für die abweichende Bewertung der Betroffenheit, des lokalen Erhaltungszustandes und der Entwicklung werden ausführlich dargelegt.

Obwohl mit dem Bauvorhaben nicht in die Kernlebensräume der Kreuzkröte eingegriffen werde, könne der Verlust von Tieren bei einer so umfassenden Baumaßnahme und der Vorliebe der Kreuzkröte für frisch umgesetzte und offene Substrate nicht ausbleiben. Deshalb wären Maßnahmen erforderlich, die eine Verbesserung des Erhaltungszustandes der Art vor Baubeginn sicherstellten.

Bewertung und Entscheidung

Der Vorhabenträger hat das Artenschutzblatt für die Kreuzkröte angepasst. Die Maßnahmen zum Amphibienschutz (insbesondere für die Kreuzkröte) werden neu aufgenommen. Mit den getroffenen Maßnahmen können die Verbotsverletzungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Eine Ausnahmegenehmigung ist nicht erforderlich.

Auf die Nebenbestimmungen zum Artenschutz unter Abschnitt A.5.9 wird verwiesen.

B.4.23.7 Stellungnahmen des NABU Rhein-Sieg e.V.

Schreiben den NABU Rhein-Sieg e.V. vom 14.04.2004

In einem dicht besiedelten Gebiet wie der Rhein-Schiene sei durch jeden Landschaftsverbrauch stets ein Konflikt zwischen Mensch und Natur vorgegeben. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs werde aus Naturschutzsicht zwar grundsätzlich begrüßt. Es sei jedoch nicht zu verkennen, dass das Bauvorhaben auf dem Gebiet der Stadt Sankt Augustin zum Teil in hochempfindliche Flächen eingreife.

Ohne im Detail die einzelnen Eingriffe zu bewerten, könne insgesamt festgestellt werden, dass durch das Bauvorhaben Fortpflanzungs- und Überwinterungsgebiete insbesondere von Amphibien vernichtet, Wanderungs- und Ausbreitungsbewegungen verhindert sowie bestehende Vernetzungen zwischen Hauptlebensräumen vernichtet werden. Als ein Beispiel wird die Zerstörung der Verbindung zwischen den ehemaligen Gruben Bergmann und Deutag angeführt, die eine Verinselung der jeweiligen Zauneidechsenvorkommen nach sich ziehen werde.

Auch wenn die geplanten Ausgleichsmaßnahmen die Eingriffe rein rechnerisch ausglich, werde die Beeinträchtigung der Lebensräume verschiedener Tierarten hierdurch nicht rückgängig gemacht bzw. kein vergleichbarer neuer Lebensraum geschaffen.

Deshalb sollten in den Ausgleich zusätzliche Maßnahmen einbezogen werden, die die Wandlungsmöglichkeiten der in ihren Lebensräumen eingeschränkten Tierarten wieder zulassen, um Verinselungen der einzelnen Populationen mit all den bekannten Gefahren zu vermeiden. Über- und Unterführungen der Bahnstrecken sollten so ausgeführt werden, dass sie gleichzeitig die Funktion von Wildbrücken wahrnehmen können und damit insbesondere den Amphibien der Wechsel in andere Biotope - auch beiderseits der Gleisanlagen - ermöglicht wird. Die zu erwartenden Ausbaumaßnahmen der Autobahn A 59 sollten in die Planung und Anlage solcher Brücken einbezogen werden.

Bewertung und Entscheidung

Mit der Bündelung der Verkehrsstrassen wird das Ziel verfolgt, den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten, neue Zerschneidungen zu vermeiden und somit den Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild zu minimieren.

Die Bewertung, dass Beeinträchtigungen der Lebensräume verschiedener Tierarten nicht rückgängig gemacht bzw. keine vergleichbaren neuen Lebensräume geschaffen werden können, beruht auf der Annahme des NABU, dass es bei einem Bauvorhaben dieser Größenordnung aus naturwissenschaftlicher Sicht einen Ausgleich grundsätzlich nicht geben kann. Dass sämtliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollständig durch Ausgleichsmaßnahmen kompensierbar sind, ist bei dem Bauvorhaben in naturwissenschaftlichem Sinn und auch nach der naturschutzrechtlichen Definition der Ausgleichsmaßnahme tatsächlich nicht der Fall. Es verbleibt nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen ein Kompensationsdefizit, das nur durch Rückgriff auf eine Ersatzmaßnahme beglichen werden kann.

Durch den Bau der S-Bahn-Strecke werden jedoch keine Laich- und Überwinterungshabitate von Amphibien zerstört.

Die Biotopverbundfunktion der von Anfang an vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in die Zauneidechsenlebensräume wird mit den Änderungen und Ergänzungen im Rahmen des 2. Deckblattes verbessert. Von den für die Zauneidechse vorgesehenen Verbesserungen der Lebensraumbedingungen profitieren auch zum Teil Amphibien, wie z.B. die Kreuzkröte.

Langfristig lassen sich die Eingriffe in die überwiegend betroffenen Vegetations- und Gehölzbestände auf den Bahnböschungen und in den Gleisrandbereichen durch die Ausgleichsmaßnahmen auf den neu anzulegenden Böschungsflächen wieder kompensieren. Die entlang der Bahntrasse ausgewiesenen langgezogenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen den ebenfalls entlang der Bahntrasse verlaufenden Wirkungsbändern der Eingriffe. Durch die im Rahmen der Planänderungen des 2. Deckblatts vorgesehene Verlegung des Feldweges, der bei der Feldwegüberführung bei km 6,742 einmündet, wird die Vernetzungsfunktion gefördert. Kleinstrukturen werden vorgesehen.

Die Forderung, dass die infolge des Vorhabens anzupassenden und zu erneuernden Unter- und Überführungen der Bahntrasse so ausgeführt werden sollen, dass sie gleichzeitig die Funktion von Wildbrücken übernehmen können, wird aus den gleichen Gründen zurückgewiesen, die auch für die Zurückweisung des Baus der Landschaftsbrücke gelten. Diesbezüglich wird auf die Bewertungen und Entscheidungen unter den Abschnitten B.4.23.3, B.4.23.4 und B.4.23.5 verwiesen.

B.4.23.8 Stellungnahmen des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege

Schreiben des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege vom 22.03.2004, Az.: 333.45-600.14/00-001

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sei im zugänglichen Trassenbereich der neuen S-Bahn-Strecke eine qualifizierte Prospektion durchgeführt worden. Ein Nachweis über im Boden enthaltene archäologische Relikte sei nicht erbracht worden. Das Prospektionsergebnis sei der DB ProjektBau GmbH mit Schreiben vom 31.03.2003 mitgeteilt worden. Das Ergebnis der Prospektion und die Stellungnahme vom 31.03.2003 seien in der Umweltverträglichkeitsstudie (S. 199 ff) berücksichtigt worden.

Unabhängig davon seien die gesetzlichen Vorgaben der §§ 15 und 16 DSchG NW zu beachten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Nebenbestimmungen enthalten unter Abschnitt A.5.10 die Hinweise auf die gesetzliche Anzeigepflicht und das Veränderungsverbot des Bodendenkmals und der Entdeckungsstelle.

B.4.23.9 Stellungnahmen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn, vom 31.03.2004, Az.: 4200.2310-Ldt-642_61_2.1_59

Lärmschutzwand westliche Gleisseite

Die Lärmschutzwand der S-Bahn-Strecke 2695 überschneide sich von km 85,480 bis km 85,924 (der Strecke 2324) mit der Lärmschutzwand, die beim Ausbau der Autobahn A 59 vorgesehen sei. Die teilweise wesentlich höheren Lärmschutzanlagen der Autobahn würden später ein Entfernen der Lärmschutzanlagen der Bahnstrecke erforderlich machen. Außerdem würden die Anlagen der Autobahn die Lärmschutzwand der Bahnstrecke überflüssig machen, zumal auf der Bahnseite eine Verkleidung der Lärmschutzwand mit hochabsorbierendem Material vorgesehen sei, um Reflexionen der Lärmemissionen der Bahnstrecke in Richtung Menden zu reduzieren. Wegen der teilweise vorkommenden Überschneidung würde auch kein reiner Abbau der Wandelemente ausreichen, da die Bohrpfähle der beiden Wände sich überschneiden würden. Aus wirtschaftlichen Überlegungen wäre es deshalb sinnvoll, beide Anlagen konstruktiv zu vereinen und vor Baudurchführung eine Abstimmung im Detail vorzunehmen. Eine weitere Möglichkeit wäre eine Teilrealisierung zwischen km 85,541 und km 85,924 mit der Option, die Lärmschutzwand auf der Autobahnseite etwa 1,0 m mit Erdmaterial anschütten zu können. Dies würde es ermöglichen, die Lärmschutzwand der S-Bahn-Strecke in diesem Bereich bei der Realisierung der Ausbauplanung der Autobahn A 59 mitzunutzen.

Kabelkanal

Auf den Kabelkanal zwischen km 85,300 und km 86,390 (der Strecke 2324) auf der westlichen Seite entlang der geplanten Lärmschutzwand sollte verzichtet werden.

Landesstraße L 16 Meindorfer Straße

Die Ausführungsplanung der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße soll mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt werden.

Baustelleneinrichtung

Bei der Baustelleneinrichtung sei darauf zu achten, dass die Unterführung der L 16 und die Unterführung des Feldwegs zur zentralen Abwasserbehandlungsanlage Sankt Augustin nur verringerte Durchfahrtshöhen haben und deshalb nicht für alle zugelassenen Fahrzeuge befahrbar sind.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auf die Gestaltungsmaßnahme G 3.3 sollte im Bereich zwischen Autobahn und Bahnstrecke südlich der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße verzichtet werden, weil dieser Bereich beim Ausbau der Autobahn wegen des Baus einer Lärmschutzwand kaum zu schützen sei.

Gleiches gelte auch für die Ausgleichsmaßnahme A 4.2 zwischen Bau-km 4,9 und Bau-km 5,13. Für den Bau eines Lärmschutzwalls wären hier Sicherungsmaßnahmen für die Ausgleichsmaßnahme zu treffen, die die Baumaßnahmen erheblich erschweren würden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Lärmschutzwand westliche Gleisseite

Am zeitnahen Realisierungswillen des Straßenbaulastträgers besteht aufgrund der bisherigen Planungsaktivitäten kein Zweifel. Die Planungen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen sind jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, dass der beim Ausbau der Autobahn

A 59 notwendige Umfang der Lärmschutzanlagen abschließend ermittelt ist. Aufgrund der bisher vorliegenden Planungsergebnisse ist für den Autobahnausbau aber eine höhere Lärmschutzwand im Bereich der Lärmschutzwand der S-Bahn-Strecke zu erwarten.

Der in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen dimensionierte Schallschutz wird im Rahmen und als Folge des Ausbaus der Bahntrasse realisiert. Aus planfeststellungsrechtlichen Gesichtspunkten wurden die Lärmschutzwandabmessungen ohne Bezug auf die rechtlich noch nicht gesicherte Straßenplanung berücksichtigt. Es ist nicht möglich, den aus dem Autobahnausbau resultierenden Lärmschutz in diesem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren bereits zu regeln. Hierzu bedarf es der Durchführung eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Denn bei dem Autobahnausbau handelt es sich nicht um eine notwendige Folgemaßnahme aus dem Bau der S-Bahn-Strecke, sondern um ein eigenständiges Bauvorhaben eines anderen Fachplanungsträgers. Die Planungskompetenzen der jeweiligen Fachplanungsträger müssen aber im Grundsatz unangetastet bleiben.

Die Berücksichtigung der Anlagen für den Autobahnausbau ist vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Haushaltsmitteln geboten. Die Gründung der Lärmschutzwand für die S-Bahn-Strecke könnte nach Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen so hergestellt werden, dass sie auch für eine spätere Erhöhung der Lärmschutzwand ausreichend ist. Die dem Baulastträger des Schienenwegs dadurch entstehenden Mehrkosten sind privatrechtlich zwischen den Vorhabenträgern zu regeln.

Kabelkanal

Die DB ProjektBau GmbH hat die Lage des Kabelkanals für die Leit- und Sicherungstechnik im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften so abzustimmen, dass diesem keine Erschwernisse bei dem nachfolgenden Autobahnausbau entstehen.

Landesstraße L 16 Meindorfer Straße

Die Ausführungsplanung der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße ist mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzustimmen.

Baustelleneinrichtung

Der Hinweis auf die verringerten lichten Höhen der genannten Kreuzungsbauwerke ist in den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.2.2 berücksichtigt.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auf die Gestaltungsmaßnahme G 3.3 wird an dieser Stelle verzichtet.

Die Ausgleichsmaßnahme A 4.2 bleibt bestehen, da sie für den Ausgleich von Verlusten von Ruderal- und Grasfluren sowie Gebüsch und Strauchhecken im Bereich der Bahnböschungen benötigt werden.

Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln, vom 22.03.2004, Az.: 4600-23.10/Fuh_Plafe-2_S13

Für die Straßenüberführung Feldweg müsse rechtzeitig vor Baubeginn die Ausführungsplanung mit den statischen Nachweisen beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln, vorgelegt werden. Diese Unterlagen seien durch einen Prüferingenieur für Bautechnik zu prüfen.

Der Baubeginn sei dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Köln, frühzeitig anzuzeigen.

Die Sperrung der Straßenüberführung und die Absperrung seien vom Vorhabenträger zu veranlassen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen nach Abstimmung der Ausführungsplanung für die Straßenüberführung Feldweg, Anzeige des Baubeginns, Absperrung und Umleitung wurde mit den Nebenbestimmungen unter den Abschnitten A.5.2 und A.5.3 entsprochen.

Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Bonn, vom 03.01.2007, Az.: 4200/Ldt/2.40.01.41-42-0106-A59

Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße

Die Ausführungsplanung der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße soll mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abgestimmt werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Bedenken gegen die Gestaltungsmaßnahme G 3.3 und die Ausgleichsmaßnahme A 4.2 seien im 1. Deckblatt nicht berücksichtigt worden und würden aufrechterhalten.

Fluchttüren

Fluchttüren, die auf die parallel verlaufende Autobahn A 59 führten, werden vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als äußerst problematisch angesehen. Nach dem Ausbau der Autobahn A 59 werde auf einem ca. 600 m langen Abschnitt die Anordnung von Fluchttüren in der Lärmschutzwand zwischen beiden Verkehrswegen aus Sicherheitsgründen nicht möglich sein.

Straßenüberführung Feldweg (Kreuzungsbauwerk lfd. Nr. 111)

Unter lfd. Nr. 111 des Bauwerksverzeichnisses ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für das Bauwerk eingetragen. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen sei aber lediglich im Bereich des Bauwerks, das die Autobahn A 59 quert, Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger und hier auch nur für den konstruktiven Teil der Überführung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße

Die Ausführungsplanung der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße ist mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzustimmen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auf die Gestaltungsmaßnahme G 3.3 wird an dieser Stelle verzichtet.

Die Ausgleichsmaßnahme A 4.2 bleibt bestehen, da sie für den Ausgleich von Verlusten von Ruderal- und Grasfluren sowie Gebüsch und Strauchhecken im Bereich der Bahnböschungen benötigt werden.

Fluchttüren

Wegen der Zwangspunkte werden in dem betroffenen Abschnitt keine Fluchttüren vorgesehen.

Straßenüberführung Feldweg (Kreuzungsbauwerk lfd. Nr. 111)

In die bestehende Kreuzungsvereinbarung wird durch die Angaben im Bauwerksverzeichnis nicht eingegriffen. Die getroffenen Vereinbarungen gelten weiter.

Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln, vom 10.06.2008, Az.: 20601/40.400/2.10.07.20/A59/A560

Grundsätzliche, insbesondere auch anbaurechtliche Bedenken erhebt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nicht.

Die Anregungen des Schreibens vom 31.03.2004 werden aufrechterhalten. Insbesondere wird auf die Notwendigkeit der weiteren Abstimmung bezüglich der Lärmschutzmaßnahmen beim Ausbau der Autobahn A 59 durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und der S-Bahn-Strecke durch die DB ProjektBau GmbH hingewiesen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bittet bei weiteren Änderungen um erneute Beteiligung durch Vorlage der geänderten Planunterlagen. Insoweit blieben weitere Stellungnahmen vorbehalten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Die Beteiligung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen bei Änderung oder Fortschreibung der Planung hat die DB ProjektBau GmbH zugesagt. Die Abstimmung der Lärmschutzmaßnahmen ist grundsätzlich geregelt. Es wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zu den Anregungen und Forderungen im Schreiben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bonn, vom 31.03.2004, Az.: 4200.2310-Ldt-642_61_2.1_59, verwiesen.

B.4.23.10 Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen

Schreiben der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen vom 26.02.2004, Az.: Verhaag

Aus landwirtschaftlicher Sicht bestünden keine grundsätzlichen Bedenken.

Bei der Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz in Bau-km 4,414 sei jedoch zu berücksichtigen, dass dies die Hauptzufahrt zu einem landwirtschaftlichen Betrieb ist. Hier müsse sichergestellt sein, dass trotz der Baumaßnahmen eine Durchfahrt bzw. eine Umfahrung ermöglicht werde, die auch mit Großmaschinen genutzt werden könne, weil weiter nördlich nur eine niedrigere Unterführung vorhanden sei.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Während der Durchführung der Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung muss eine Umleitungsstrecke genutzt werden. Die Umleitungsstrecke ist mit den Straßenbaulastträgern, der Straßenverkehrsbehörde und dem betroffenen Landwirt abzustimmen.

B.4.23.11 Stellungnahmen des Rheinischen Landwirtschafts-Verbandes e.V., Kreisbauernschaft Siegburg e.V.

Schreiben des Rheinischen Landwirtschafts-Verbandes e.V., Kreisbauernschaft Siegburg e.V., vom 08.03.2004

Es müsse sichergestellt werden, dass in der Gemarkung Meindorf die Überführung für den vorhandenen Wirtschaftsweg erhalten bleibt. Die landwirtschaftlichen Betriebe würden Acker- und Grünlandflächen auf beiden Seiten der Bahnstrecke nutzen. Die vorhandene Wegeverbindung sei für den landwirtschaftlichen Verkehr unverzichtbar.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben bestehen. Im Trassenbereich werden einzelne Wege baulich verändert, ergänzt oder neu gebaut; unzumutbare Umwege entstehen dadurch jedoch nicht. Es wird auf die Bewertungen unter den Abschnitten B.4.16 und B.4.22 verwiesen.

B.4.23.12 Stellungnahmen des Geologischen Dienstes Nordrhein-Westfalen

Schreiben des Geologischen Dienstes Nordrhein-Westfalen vom 17.03.2004, Az.: 31.30/352/2004

Aus geowissenschaftlicher Sicht bestünden keine Bedenken.

Um Standsicherheitsrisiken bei der Gründung von neu zu errichtenden Bauwerken und bei der neu zu bauenden Strecke auszuschließen, werde die Erstellung eines Baugrundgutachtens empfohlen.

Das Bauvorhaben liege nach DIN 4149 (Bauten in deutschen Erdbebengebieten) in der Erdbebenzone 2.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Erstellung von Baugrundgutachten als Grundlage für Standsicherheitsnachweise erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Bei den Standsicherheitsnachweisen ist die Lage des Bauvorhabens in der angegebenen Erdbebenzone zu berücksichtigen.

B.4.23.13 Stellungnahmen der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin

Schreiben der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin vom 20.02.2004

Das Wasserrohrnetz der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin sei durch drei Kreuzungen mit der Bahnstrecke betroffen, für die Schutzmaßnahmen zu treffen seien.

Alle Wasserleitungen der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin, die sich auf den Grundstücken befinden, welche von der Deutschen Bahn AG erworben werden, seien grundbuchlich zu sichern bzw. vorhandene Eintragungen zu Gunsten der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin zu übernehmen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Schreiben der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin vom 09.01.2007

Die Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin verweist auf ihre Stellungnahme vom 20.02.2004 und die Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005.

Zum Bauwerksverzeichnis wird eine Korrektur bei lfd. Nr. 409 mitgeteilt.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Die Korrektur wird berücksichtigt. Auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 wird verwiesen.

Schreiben der Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin vom 17.06.2008

Die Wasserversorgungsgesellschaft mbH Sankt Augustin teilt zum Bauwerksverzeichnis eine Korrektur bei lfd. Nr. 421 mit.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 13.10.2008

Bewertung und Entscheidung

Die Korrektur wird berücksichtigt. Auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 wird verwiesen.

B.4.23.14 Stellungnahme des Wahnbachtalsperrenverbandes, Siegburg

Schreiben des Wahnbachtalsperrenverbandes, Siegburg, vom 02.02.2004, Az.: 990-00/10 Schw/Ho

Der Wahnbachtalsperrenverband übersendet Übersichtspläne für die betroffenen Anlagen.

Der Vorhabenträger soll sich zwecks Absteckung der Versorgungsleitungen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wahnbachtalsperrenverband in Verbindung setzen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.15 Stellungnahmen der Deutschen Telekom AG, Bochum

Schreiben der Deutschen Telekom AG, Bochum, vom 24.03.2004, Az.: PTI 21 Ref-PM

Im Planfeststellungsabschnitt seien Telekommunikationslinien und -anlagen der Deutschen Telekom AG vorhanden, die die Bahnstrecke kreuzten oder parallel zu dieser verliefen. Neben den kabelgebundenen Telekommunikationslinien und -anlagen, die dem Anschluss an das öffentliche Telekommunikationsnetz dienen, seien auch solche kabelgebundenen Telekommunikationslinien und -anlagen vorhanden, die nicht lediglich dem Orts-, Vororts- oder Nachbarortsverkehr, sondern auch dem regionalen und überregionalen Fernverkehr dienen.

Infolge des Bauvorhabens müssten die Telekommunikationslinien und -anlagen gesichert, verändert oder verlegt werden. Dies gelte insbesondere für die Baumaßnahmen im Bereich der Straßenüberführung Auf der Mirz (Bau-km 3,983 - Bau-km 4,042), der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz (Bau-km 4,340 - Bau-km 4,410) und der Eisenbahnüberführung Meindorfer Straße (Bau-km 5,344).

Die Deutsche Telekom AG fordert,

- die Änderungen ihrer Telekommunikationslinien und -anlagen unter lfd. Nr. 404 des Bauwerksverzeichnisses zu berücksichtigen,
- dass sich alle im Tiefbau arbeitenden Firmen vor Baubeginn tagesaktuell über die genaue Lage der Telekommunikationslinien und -anlagen informieren,
- die frühzeitige Abstimmung der Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen,
- die Kostentragung für die Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen durch den Vorhabenträger gemäß § 56 Telekommunikationsgesetz (TKG) und den frühzeitigen Abschluss einer Kostenübernahmevereinbarung,
- die Erteilung der Genehmigungen für die erforderlichen Änderungen der Telekommunikationslinien und -anlagen im Planfeststellungsbeschluss.

Die Deutsche Telekom AG übersendet sieben Lagepläne ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Die Kostentragung für die Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen richtet sich nach bereits abgeschlossenen Vereinbarungen oder, wenn noch keine Vereinbarungen geschlossen wurden, nach § 56 Telekommunikationsgesetz (TKG). Der Planfeststellungsbeschluss trifft hierzu keine Kostenentscheidung.

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erstreckt sich damit insbesondere auch auf die Änderung der Telekommunikationslinien und -anlagen der Deutschen Telekom AG.

Schreiben der Deutschen Telekom AG, Bochum, vom 20.12.2006, Az.: PTI 21, PPB 3, Objekt-Nr.: 67640

Im Planfeststellungsabschnitt befänden sich Telekommunikationslinien und -anlagen der Deutschen Telekom AG, die aus den drei übersandten Lageplänen ersichtlich seien. Auf die vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen sei mit Schreiben vom 24.04.2004 hingewiesen worden. Da die mit dem 1. Deckblatt vorgesehenen Änderungen keine grundsätzlich anderen Auswirkungen auf die Telekommunikationslinien und -anlagen hätten, werde auf die Stellungnahme vom 24.03.2004 verwiesen.

Die Deutsche Telekom AG fordert erneut,

- die frühzeitige Abstimmung der Maßnahmen zur Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen,
- die Kostentragung für die Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen durch den Vorhabenträger und den frühzeitigen Abschluss einer Kostenübernahmevereinbarung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Im Übrigen wird auf die vorstehende Bewertung und Entscheidung zur Stellungnahme der Deutschen Telekom AG vom 24.03.2004 verwiesen.

Schreiben der Deutschen Telekom AG, Bochum, vom 17.06.2008, Az.: PTI 21, PPB 3, Objekt-Nr.: 67640

Die Telekommunikationslinien und -anlagen, auf die die Deutsche Telekom AG in den bisherigen Schreiben hingewiesen habe, könnten durch die Änderungen des 2. Deckblatts in einem anderen Umfang betroffen sein. Es sei auch möglich, dass nunmehr zusätzliche Telekommunikationslinien und -anlagen betroffen seien.

Die Deutsche Telekom AG fordert,

- die frühzeitige Abstimmung der Maßnahmen zur Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen,
- in den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere im Bauwerksverzeichnis, eine einheitliche Bezeichnung der Deutschen Telekom AG als Eigentümer der Telekommunikationslinien und -anlagen zu verwenden,
- die Kostentragung für die Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen durch den Vorhabenträger und den frühzeitigen Abschluss einer Kostenübernahmevereinbarung
- bei Bepflanzungen das Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen zu beachten.

Einer Überbauung der Telekommunikationslinien und -anlagen werde nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert würden und ein erhebliches Schadensrisiko entstehe.

Die Deutsche Telekom AG übersendet acht Lagepläne ihrer vorhandenen Telekommunikationslinien und -anlagen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Die Forderung, keine Überbauung der Telekommunikationslinien und -anlagen zuzulassen, versteht die Planfeststellungsbehörde dahingehend, dass keine Baumpflanzungen über den Telekommunikationslinien und -anlagen vorgenommen und keine Gebäude errichtet werden dürfen. Eine Überbauung mit öffentlichen Verkehrsanlagen (z.B. Eisenbahn- oder Straßenverkehrsflächen, Gehwege) und öffentlichen Grünflächen allgemein (z.B. landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen) ist hingegen unvermeidbar.

B.4.23.16 Stellungnahmen der Unitymedia NRW GmbH (früher: ish GmbH & Co. KG bzw. ish NRW GmbH)

Schreiben der ish GmbH & Co. KG, Krefeld, vom 04.03.2004

Nach dem Bauwerksverzeichnis seien alle Anlagen der ish GmbH & Co. KG im Planfeststellungsabschnitt erfasst.

Die Kostentragung werde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Bewertung und Entscheidung

Die Kostentragung für die Sicherung, Verlegung oder Änderung der vorhandenen Kommunikationsanlagen richtet sich nach bereits abgeschlossenen Vereinbarungen oder, wenn noch keine

Vereinbarungen geschlossen wurden, nach gesetzlichen Regelungen. Der Planfeststellungsbeschluss trifft hierzu keine Kostenentscheidung.

Schreiben der ish NRW GmbH, Krefeld, vom 20.12.2006

Im Planfeststellungsabschnitt befänden sich Breitbandkommunikationsanlagen der ish NRW GmbH, die von Baumaßnahmen berührt würden und die verändert oder gesichert werden müssten. Die Breitbandkommunikationsanlagen der ish NRW GmbH seien in den Leitungsplänen eingetragen.

Mindestens sechs Monate vor Baubeginn soll die ish NRW GmbH schriftlich benachrichtigt werden.

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.17 Stellungnahmen der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund (früher: RWE Transportnetz Strom GmbH)

Schreiben der RWE Transportnetz Strom GmbH, Dortmund, vom 19.02.2004, Az.: ETE-N-LP/2371/Mu/40.154/Lw

Die RWE Transportnetz Strom GmbH übersendet Übersichtspläne für die betroffenen Anlagen.

Mit den Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 sei das Unternehmen nur einverstanden, wenn die mitgeteilten Auflagen zum Schutz der Hochspannungsfreileitungen bei Durchführung der Pflanzarbeiten und hinsichtlich der Baumstandorte erfüllt würden.

Der Beginn der Pflanzarbeiten soll der RWE Transportnetz Strom GmbH rechtzeitig mitgeteilt werden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Schreiben der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, vom 20.12.2006, Az.: ERNN-H-LP/2371/Mu/54.432/Lw

Die RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH teilt mit, dass die vorstehende Stellungnahme vom 19.02.2004 weiterhin für die Ersatzmaßnahme E 1 gelte, die Ersatzmaßnahme E 2 entfalle in den geänderten Planunterlagen des 1. Deckblatts.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Auf den Flächen der Ersatzmaßnahme E 1 sind keine Anpflanzungen vorgesehen, sondern extensive Grünlandnutzung.

Schreiben der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, vom 06.06.2008, Az.: ERNN-H-LH/2371/Hb/21.658/Lw

Die RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH teilt mit, dass die vorstehenden Stellungnahmen vom 19.02.2004 und 20.12.2006 weitergelten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.18 Stellungnahmen der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH

Schreiben der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Siegburg, vom 01.04.2004, Az.: V-SP-SU/We-St

Im Planfeststellungsabschnitt 2 betreibt die RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH Versorgungsanlagen. Es wird um weitere Beteiligung bei Fortschreibung der Planungen gebeten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Der Forderung wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Schreiben der RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH, Siegburg, vom 03.01.2007, Az.: V-SP-SU/We-St

Im Planfeststellungsabschnitt 2 betreibt die RWE Rhein-Ruhr Netzservice GmbH Versorgungsanlagen. Die aktuellen Bestandspläne werden übersandt. Es wird um weitere Beteiligung bei Fortschreibung der Planungen gebeten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Der Forderung wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.19 Stellungnahme der NetCologne GmbH, Köln

Schreiben der NetCologne GmbH, Köln, vom 06.06.2008

Im Planfeststellungsabschnitt 2 befinden sich keine Anlagen der NetCologne GmbH.

Es wäre allerdings möglich, dass die RheinEnergie AG in diesem Bereich Anlagen betreibt. Es wird deshalb angeregt, die RheinEnergie AG zu beteiligen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Der Forderung wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.20 Stellungnahme der PLE - Pipeline Engineering GmbH

Schreiben der PLE - Pipeline Engineering GmbH vom 01.04.2004, Az.: ELT ves NVW OG 21.11

Die E.ON Engineering GmbH (früher: PLE - Pipeline Engineering GmbH) betreut die Anlagen der Ruhrgas AG, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen. Da Änderungen an den Gasfernleitungen mit den jeweiligen Begleitkabeln der Ruhrgas AG und der Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG aufgrund der Baumaßnahmen notwendig würden, seien rechtzeitig Abstimmungen zwischen der E.ON Engineering GmbH und dem Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung über die erforderlichen Sicherungs- und eventuellen Anpassungsmaßnahmen einvernehmlich zu treffen. Diese Verpflichtung betreffe alle Baumaßnahmen, die im Leitungs- und Schutzstreifenbereich vorgesehen seien; hierzu gehörten auch das Anlegen von Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten, Anpassungsmaßnahmen Dritter. Neuanpflanzungen von Gehölzen dürften nur außerhalb der Schutzstreifenbereiche der Leitungen durchgeführt werden. Weitere Forderungen und Hinweise werden zu den einzelnen betroffenen Leitungen und Kabel mitgeteilt.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Schreiben der E.ON Engineering GmbH vom 14.12.2006, Az.: KPL/NVW 21.11

Die Planfeststellungsunterlagen des 1. Deckblattverfahrens seien auf die durch die Planänderungen bewirkten Betroffenheiten der Gasfernleitungen Nr. 3 DN 400 und Nr. 8 DN 400 jeweils mit Begleitkabel, Nr. 3/5 DN 150 und Nr. 139/2 DN 600 der E.ON Ruhrgas AG, Essen, sowie der Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, geprüft worden. Anpassungen an den Anlagen der beiden Unternehmen würden erforderlich; hierzu werde grundsätzlich das Einverständnis erklärt. Unverändert gelten die Stellungnahme vom 01.04.2004 und die Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005 fort.

Gegenäußerungen der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Schreiben der E.ON Engineering GmbH vom 09.07.2008, Az.: TPL/NVW OG 21.11

Die Planfeststellungsunterlagen des 2. Deckblattverfahrens seien auf die durch die Planänderungen bewirkten Betroffenheiten der vorstehend genannten Gasfernleitungen der E.ON Ruhrgas AG, Essen, sowie der Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, geprüft worden. Anpassungen an den Anlagen der beiden Unternehmen würden erforderlich; hierzu werde grundsätzlich das Einverständnis erklärt. Die bisher abgegebenen Stellungnahmen und die Gegenäußerungen der DB ProjektBau GmbH gelten unverändert fort.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

B.4.23.21 Stellungnahmen der rhenag - Rheinische Energie AG

Schreiben der rhenag - Rheinische Energie AG vom 12.02.2004

Die rhenag - Rheinische Energie AG übersendet mit ihrem Schreiben vom 12.02.2004 jeweils zwei Leitungsbestandspläne im Maßstab 1:5.000 und 1:500, aus denen der Bestand der Gasleitungen im Baubereich bei km 4,414 und bei km 5,344 hervorgeht. Die Gasleitungen sollen in ihrem Bestand gesichert werden. Das Unternehmen soll bei Fortschreibung der Planung weiterhin beteiligt werden.

Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Die DB ProjektBau GmbH sagt in ihrer Rückäußerung die weitere Beteiligung des Unternehmens zu.

Schreiben der rhenag - Rheinische Energie AG vom 03.01.2007

Die rhenag - Rheinische Energie AG trägt in ihrem Schreiben vom 03.01.2007 keine Bedenken gegen die Planänderungen des 1. Deckblatts vor. Es werde darauf hingewiesen, dass die DB ProjektBau GmbH mit Schreiben vom 10.07.2006 informiert worden sei, dass die Rohrüberdeckung der Gasversorgungsleitung (Ild. Nr. 423 in Anlage 6 der Planunterlagen) im Bereich des Brückenbauwerks überprüft und eventuell angepasst werden müsse. Aus den Planunterlagen sei nicht erkennbar, dass dieser Hinweis berücksichtigt wurde.

Rückäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.2007

Bewertung und Entscheidung

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.3 entsprochen.

Nicht zuletzt wegen der langen Verfahrensdauer ist vor Baubeginn durch die beauftragte Tiefbau-firma eine erneute Leitungsanfrage bei sämtlichen betroffenen Leitungsträgern durchführen. Die erforderlichen Sicherungs- und eventuellen Anpassungsmaßnahmen sind mit den Versorgungsunternehmen abzustimmen. Die beauftragte Tiefbau-firma hat sich nach Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen bei Ortsterminen in den Leitungsverlauf einweisen zu lassen.

Die DB ProjektBau GmbH bestätigt, dass die im Schreiben vom 10.07.2006 von der rhenag - Rheinische Energie AG mitgeteilten Hinweise in den Planunterlagen des 1. Deckblatts noch nicht berücksichtigt wurden. Die Hinweise würden aber bei Fortschreibung der Planung berücksichtigt.

Schreiben der rhenag - Rheinische Energie AG vom 02.06.2008

Die rhenag - Rheinische Energie AG trägt in ihrem Schreiben vom 02.06.2008 keine Bedenken gegen die Planänderungen des 2. Deckblatts vor.

Bewertung und Entscheidung

Es ist keine weitergehende Entscheidung erforderlich.

B.4.23.22 Stellungnahme der N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij

Schreiben der N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij vom 24.03.2005, B-3.13/23486

Die Leitungen der N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij sind gemäß Schreiben vom 24.03.2005 durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Bei Änderungen des Baubereichs wird um erneute Beteiligung gebeten.

Bewertung und Entscheidung

Es ist keine Entscheidung erforderlich. Auch durch die Änderungen der Deckblätter erfuhrt der Baubereich keine wesentliche Ausweitung.

B.4.23.23 Stellungnahme der Sieg Fischerei-Genossenschaft

Schreiben der Sieg Fischerei-Genossenschaft vom 02.04.2004, Az.: TH-1

Mit Schreiben vom 02.04.2004 fordert die Sieg Fischerei-Genossenschaft als gesetzlicher Vertreter der Inhaber der Fischereirechte und als Vertragspartner der Fischereiausübungsberechtigten die Beteiligung im Verfahren, insbesondere im Bereich der Siegaue, die Minimierung der durch die Baumaßnahmen bewirkten Beeinträchtigungen des Fließgewässers und seines Umlandes, den Ausgleich von Aufwendungen infolge der Beeinträchtigungen und eventueller Schäden und die Beteiligung bei der späteren Ausführung der Baumaßnahmen.

Bewertung und Entscheidung

Die Baumaßnahmen zur Querung der Sieg durch die neue S-Bahn-Strecke sind Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts 1 Troisdorf, so dass auf die Bewertung und Entscheidung im hierzu erlassenen Planfeststellungsbeschluss verwiesen wird.

B.4.24 Einwendungen von Privatpersonen oder Bürgervereinen

Zur Gewährleistung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung der betroffenen Bürger sind die Namen aller natürlichen Personen in geeigneter Weise zu verschlüsseln. Dies gilt insbesondere für Grunderwerbsverzeichnisse, Grunderwerbspläne und ggf. Bauwerksverzeichnisse. Über die Verschlüsselung ihrer Daten sind die betroffenen Personen zu unterrichten.

In dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wurden die Schlüsselnummern aus dem Anhörungsverfahren übernommen.

B.4.24.1 Privatperson P 001

Einwendung vom 31.03.2004

Die Privatperson P 001 erhebt Einwände gegen die Planung und fordert,

- a. die Treppenanlage an der Straßenüberführung Auf der Mirz wiederherzustellen,
- b. den Halt von Regionalzügen im Bahnhof Menden sicherzustellen (ebenso P 002 bis P 004, P 012, P 021, P 024, P 064 bis P 104) und
- c. die Bahnsteige so auszuführen, dass sowohl S-Bahnen als auch Regionalzüge an ihnen halten können.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Zu a.

Abwägungsbeachtlich sind nur schutzwürdige Belange. Der hier vorgetragene Belang bleibt aber unterhalb der Rechtsschwelle. Der Einwender hat auf Grund des Abwägungsgebotes nur ein subjektives Recht darauf, dass auch dieser Belang planerisch abgearbeitet wird (vgl. Vallendar, UPR 1999, 121 f.). Zu dieser Art von Belang gehört auch das mit den Forderungen vorgetragene Interesse an der Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung. Der Entfall der Treppe an der Überführung kann durch eine geänderte Wegeführung zu Umwegen führen. In diesem Fall kann sich der betroffene Anwohner aber nicht auf ein der Planung entgegenstehendes Recht berufen.

Die Lage der Treppe und das Umfeld deuten auf eine geringe bis fehlende Bedeutung für den Fußgängerverkehr hin. Der untere Absatz der Treppe führt auf einen unbefestigten Pfad. Der obere Treppenabsatz endet auf der Straße Auf der Mirz, auf der sich kein Gehweg befindet. Die Wege, auf die der unbefestigte Pfad führt, sind auch auf dem Weg, der parallel zur Straße Auf der Mirz liegt und an der Kreuzung mit der Friedrich Hegel-Straße beginnt, erreichbar. Ein Bedarf für den Erhalt der Treppe ist nicht erkennbar.

Zu b.

Auch diese Forderung zielt auf die Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung ab. Durch die Fahrten mit einer S-Bahn statt mit einem Regionalzug können sich - je nach Fahrtziel - längere Fahrtzeiten ergeben. Dies stellt aber ebenfalls kein der Planung entgegenstehendes Recht dar.

Der Bahnhof Menden ist Teil des in Abschnitt B.1.1 geschilderten Verkehrskonzeptes, wonach der Ballungsverkehr durch die S-Bahn-Linie S 13 im 20-Minuten-Takt mit der Bedienung aller Stationen und der weiträumige Regionalverkehr durch den Halt an wenigen Verknüpfungsstationen mit hohem Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll. Der Bahnhof Menden weist im Schnitt rund 620 Ein- und Aussteiger pro Tag und damit ein geringes Verkehrsaufkommen auf. In nördlicher Richtung ist im Bahnhof Troisdorf und in südlicher Richtung im Bahnhof Bonn-Beuel der Umstieg auf den Regionalverkehr möglich.

Es ist auch auf Folgendes hinzuweisen: Als rein anlagenbezogene Planfeststellung sind der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung betriebliche Regelungen fremd. Die Planfeststellung bildet keine Rechtsgrundlage dafür, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch tatsächlich zur Bedienung der Anlage verpflichtet zu können. Folglich kann der Halt von Regionalzügen nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werden.

Zu c.

Durch die Ausführung des Bahnhofs Menden als S-Bahn-Haltepunkt könnte die Nutzung für den Regionalverkehr auf längere Sicht ausgeschlossen sein. Auch diese Überlegung stellt kein der Planung entgegenstehendes Recht dar. Die Ausführung als S-Bahn-Haltepunkt entspricht dem in Abschnitt B.1.1 geschilderten Verkehrskonzept. Die damit zu erreichenden Vorteile überwiegen die befürchteten Nachteile. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass auch eine Ausführung der Bahnsteige für den Regionalverkehr nicht automatisch die Bedienung der Stationen durch Regionalzüge bedeutet.

B.4.24.2 Privatpersonen P 002 und P 003

Einwendungen vom 09.03.2004 und vom 17.03.2004

Die Privatpersonen P 002 und P 003 (sowie P 064 bis P 104) erheben - neben dem unter Abschnitt B.4.24.1 b. ausgeführtem und dort behandeltem Einwand - Einwände gegen die Planung und fordern,

- a. die Schallschutzwand auf den Bereich des Bahnhofs Menden zu erweitern,
- b. die Unterführung Auf der Mirz auf Standsicherheit zu untersuchen und erforderlichenfalls neu zu bauen (ebenso P 012) und
- c. die Ausgleichsmaßnahmen in Trassennähe statt im Stadtgebiet Siegburg durchzuführen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Zu a.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden schalltechnische Untersuchungen (vgl. Anlage 14.1) durchgeführt und daraus resultierende Schutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ermittelt. In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen 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 nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat der Vorhabenträger die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der 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 und die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der 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.

Der Vorhabenträger hat in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet. Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde 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 Verlängerung und/oder Erhöhung der Schallschutzwände 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 wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Im Übrigen erläutern die Einwender P 002 und P 003 nicht, inwiefern die Erweiterung des aktiven Schallschutzes auf den Bereich des Bahnhofs Menden zur Gewährleistung eigener Rechte geboten wäre.

Zu b.

Alle Kreuzungsbauwerke der Deutschen Bahn AG werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Standsicherheit überprüft. Weder der derzeitige Zustand der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz noch die geplante Erweiterung zur Überführung des S-Bahn-Gleises geben konkrete Hinweise auf eine Beeinträchtigung der Standsicherheit. Die Erneuerung der bestehenden Eisenbahnüberführung Auf der Mirz ist deshalb nicht Antragsgegenstand und wird hier auch nicht festgesetzt.

Zu c.

Das Vorhaben bewirkt Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG. Demzufolge ist laut BNatSchG dieser Eingriff zu vermeiden, wenn dies nicht ausreicht, durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren und, wenn auch das nicht gelingt, monetär zu kompensieren. An Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stellt das BNatSchG die Anforderung, dass diese

in einem räumlich funktionalen Zusammenhang zum Ort des Eingriffs zu erfolgen haben. Die Lage richtet sich also nach naturschutzfachlichen Kriterien und nicht nach administrativen Grenzen. Dennoch wurde versucht, die Eingriffe in der Gemarkung Sankt Augustin zu kompensieren, wo sie erfolgen. So finden von 17 Maßnahmen 16 in unmittelbarer Trassennähe statt (Maßnahmen 1 bis 16). Lediglich eine Maßnahme (Maßnahme 17) wird in der Gemarkung Siegburg umgesetzt, weil alle geeigneten und zur Verfügung stehenden trassennahen Flächen bereits berücksichtigt sind. Im Rahmen der ausgeschöpften Flächenverfügbarkeit in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort wurde damit den Vorgaben des BNatSchG Genüge getan.

B.4.24.3 Bürgerverein P 004

Einwendung vom 05.04.2004

Der Bürgerverein P 004 erhebt Einwände gegen die Planung und fordert, den Halt von Regionalzügen im Bahnhof Menden sicherzustellen, damit eine direkte und zeitlich kurze Verbindung nach Köln erhalten bleibt.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf den unter Abschnitt B.4.24.1 b. ausgeführten und dort behandelten Einwand verwiesen.

B.4.24.4 Privatperson P 005

Einwendung vom 20.03.2004

Die Privatperson P 005 erhebt Einwände gegen die Planung, weil

- a. eine wesentlich höhere Lärmbelastung zu erwarten und
- b. keine Lärmschutzwand geplant sei.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu a.

Für den Baubereich Nord wurden die schalltechnischen Auswirkungen aus dem Ausbauvorhaben im Bereich der Stadt Sankt Augustin von Bau-km 3,983 bis Bau-km 6,870 ermittelt. Die schalltechnische Untersuchung (Anlage 14.1) wurde auf der Grundlage der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen an Schienenwegen - Schall 03“, Ausgabe 1990, vorschriftenkonform durchgeführt. Für die Prüfung wurde ausgehend von prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen der Emissionsschallpegel am bestehenden und am geplanten Schienenweg und auf dessen Grundlage der Beurteilungspegel an den Immissionsorten (Gebäuden) berechnet. Die so ermittelten Beurteilungspegel wurden mit den Immissionsgrenzwerten nach § 2 der 16. BImSchV verglichen.

Die Frage, ob und in welchem Maße ein Vorhaben für seine Umgebung eine - ggf. zusätzliche - Geräuschbelastung verursachen wird, muss bei einem noch nicht ausgeführten Vorhaben notwendigerweise anhand einer Prognose erstellt werden. Auszugehen ist dabei von dem Vorhaben in seiner nach dem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Gestalt und mit seiner in der Planfeststellung vorausgesetzten Verkehrsfunktion. Für die Prognose nicht zu berücksichtigen sind daher nur solche in der Zukunft mögliche Entwicklungen der Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.1976, Az.: IV C 49 52.74, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 23 S. 46, Rn. 37).

Die Berechnungsmethode ist nachvollziehbar und enthält keine Anhaltspunkte für Fehlberechnungen. Die schalltechnische Untersuchung wurde anhand der Zahlen aus der Verkehrsprognose für 2015 durch das 2. Deckblatt nachgebessert. Umstände, die für eine höhere Lärmbelastigung als ermittelt sprechen, sind nicht erkennbar. Für die Planfeststellungsbehörde ist kein Grund ersichtlich, die schalltechnische Untersuchung in Frage zu stellen.

Zu b.

Das Haus der Einwender befindet sich östlich vom Bahnhof Menden. Demnach ist der Einwand als Forderung nach einer Verlängerung der Lärmschutzwand am Bahnhof Menden in südlicher Richtung auszulegen. Zur Begründung der Zurückweisung der Forderung wird deshalb auf Abschnitt B.4.24.2 a. verwiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich das Grundstück der Einwender in einem Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV befindet. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag sowie 54 dB(A) in der Nacht sind zwar überschritten. Allerdings wird eine Pegelminderung durch die aktive Lärmschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises von ca. 3 dB(A) bewirkt. Ferner war zu berücksichtigen, dass das Gebäude der Einwender am Ortsrand des Ortsteils Menden im Übergang zu einem Gewerbegebiet liegt, wo nur noch wenige schutzbedürftige Gebäude von einer Lärmschutzwand profitieren könnten.

Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht aus der Summenpegelbetrachtung im Hinblick auf eine Überschreitung der Werte von 60 bis 65 dB(A) in der Nacht. Denn die planfestgestellte aktive Lärmschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises führt dazu, dass die Beurteilungspegel nicht ansteigen, sondern leicht abnehmen.

B.4.24.5 Privatpersonen P 006 und P 007

Einwendungen vom 06.03.2004, vom 09.03.2004 und vom 22.03.2004

Die Privatpersonen P 006 und P 007 erheben Einwände gegen die Planung, weil sie

- a. durch die Erweiterung und Streckenführung der Trasse massive Beeinträchtigungen an ihrem Grundstück und ihrem Haus befürchten (ebenso P 010, P 011, P 020, P 022).

Als Gründe gegen das Vorhaben führen sie (und P 017 bis P 020, P 025 bis P 063) an:

- b. die Erhöhung von Erschütterungen,
- c. die Erhöhung von Lärm,
- d. die Einbuße von Lebensqualität und Wohnqualität (ebenso P 010, P 011, P 022),
- e. den Wertverlust der betroffenen Grundstücke und
- f. die fehlende Notwendigkeit des Vorhabens.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu a.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. So ist die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender von 110 m² auf 34 m² durch den Bau einer Stützwand verringert worden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende private Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

Der Vorhabenträger sichert zu, für die Gebäude vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden verursacht werden, sagt der Vorha-

benetragter zu, diese zu entschadigen. Auch mit den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.5.3 wird sichergestellt, dass auf betroffenen Grundstucken vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und ggf. Beweissicherungsverfahren durchzufuhren sind und bei durch BaumaBnahmen verursachten Beschadigungen ein Entschadigungsanspruch besteht. Dadurch wird den Interessen betroffener Grundstuckseigentumer hinreichend Rechnung getragen.

Zu b.

Ausweislich der erschutterungstechnischen Untersuchung fur den Planfeststellungsabschnitt 2 (vgl. Anlage 14.2) kann zukunftig im Untersuchungsbereich westlich der Bahntrasse der Anhaltswert $A_{r(Nacht)}$ fur Wohngebiete nach DIN 4150 Teil 2 bis zu einem Abstand von etwa 78 m vom zukunftig nachstgelegenen Gleis wahrscheinlich nicht eingehalten wird, wobei gleichzeitig eine Erhohung der Vorbelastung um mehr als 25 % zu erwarten ist.

Das ergibt Betroffenheiten fur folgende Gebaude:

Auf der Mirz 1, 2, 2c, 2d, 2e, 3, 4, 5, 6, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34.

Allerdings ergaben die bisher an acht Gebauden durchgefuhrtten Messungen zur Uberprufung der Prognosen aufgrund der baulichen Gegebenheiten der Gebaude nur eine einzige tatsachliche Betroffenheit.

Zur Ausräumung der Unsicherheiten über die tatsächlichen Betroffenheiten der einzelnen Gebäude werden dem Vorhabenträger erschütterungstechnische Messungen nach Inbetriebnahme der Strecke in den voraussichtlich als betroffen anzusehenden Gebäuden auferlegt.

Bei einer rechtlich relevanten Überschreitung der Prognosedaten sind neben Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG (z.B. in Form von erschütterungsmindernden Maßnahmen an den Gebäuden) auch Entschädigungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG möglich.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5.2 und auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.7 verwiesen.

Zu c.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden schalltechnische Untersuchungen (vgl. Anlage 14.1) durchgefuhrt und daraus resultierende Schutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ermittelt. In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen 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 nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat der Vorhabenträger die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der 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 und die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der 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.

Der Vorhabenträger hat in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet.

tet. Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde 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 Verlängerung und/oder Erhöhung der Schallschutzwände 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 wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Im Übrigen ist festzustellen, dass im Bereich des Grundstücks der Einwender durch die auf 3,0 m erhöhte Lärmschutzwand sowie das Verfahren des besonders überwachten Gleises auf der Strecke 2324 Pegelminderungen von ca. 10 dB(A) im Vergleich zum Prognosefall ohne Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Im Wesentlichen verbleiben Grenzwertüberschreitungen nur in der Nacht. Deshalb stehen den Einwendern noch passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.4 und auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.6 verwiesen.

Zu d.

Dass trotz des aktiven und passiven Lärmschutzes nachteilige Wirkungen verbleiben, ist hinzunehmen. Die Grundstücke liegen seit Jahren in unmittelbarer Nähe zu einer Eisenbahnstrecke. Den daraus folgenden erheblichen Vorbelastungen wären die Betroffenen ohne das Bauvorhaben und den damit festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen bis zur Grenze einer nachweisbaren Gesundheitsgefahr oder eines Eingriffs in die Substanz ihres Eigentums weiterhin ungeschützt ausgesetzt gewesen. Ihrem Interesse am Schutz der Wohnräume gegenüber den Lärmbelästigungen wird durch die in Abschnitt A.5.4 festgesetzten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ausreichend Rechnung getragen. Das gilt auch gegenüber dem Einwand, dass dadurch die Wohn- bzw. Lebensqualität eingeschränkt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.10.1997, Az.: 11 A 10/96, Rn. 75).

Eine eventuell eintretende unzumutbare Erhöhung der Erschütterungsimmissionen wird entsprechend den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5 durch ggf. notwendige Schutzmaßnahmen vermindert bzw. durch Entschädigungsleistungen ausgeglichen.

Zu e.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass der Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 in relevanter Weise die Grundstückswerte im Umfeld des Vorhabens negativ beeinflusst. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 14.1) und der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 14.2) werden die Lärmgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV sowie die Anhaltswerte für Erschütterungen nach Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 zwar überschritten. Die Überschreitungen führen aber nicht zwangsläufig zu einer unzumutbaren Wertminderung. Bei der Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens sind Minderungen der Wirtschaftlichkeit und eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten grundsätzlich hinzunehmen. Die Grenze ist erst überschritten, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: A 1075.04, Rn. 402, 404 m.w.N.).

Vorliegend befinden sich die betroffenen Grundstücke bereits in der Nähe einer bestehenden Bahnstrecke und waren auch in der Vergangenheit Vorbelastungen ausgesetzt. Durch den Ausbau der bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke durch eine neue teilweise zweigleisige S-Bahnstrecke kommt es zu keiner unzumutbaren Zunahme des Schienenverkehrs. Die durch die neue S-Bahn S 13 zusätzlich verursachten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen verlangen den Betroffenen noch kein unzumutbares Opfer ab. Dies gilt vor allem auch unter Berücksichtigung der in den Abschnitten A.5.3, A.5.4 und A.5.5 getroffenen Regelungen zur Entschädi-

gung von Eingriffen in das Eigentum, zum Lärmschutz, zum Erschütterungsschutz und zur Entschädigung für trotz der Schutzmaßnahmen verbleibende, unzumutbare Beeinträchtigungen.

Zu f.

Gegenstand der Planrechtfertigung ist die Überprüfung, ob das Vorhaben gemessen an den Zielen des der Planung zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Eine strikte Erforderlichkeit im Sinne einer Unabdingbarkeit des Vorhabens wird dabei nicht verlangt. Die Verlängerung der S-Bahn S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist unter Nr. 3 als „Bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aufgeführt. Mit dem Vorhaben werden folgende Ziele verfolgt:

- Bereitstellung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur (Gebot der Daseinsvorsorge),
- S-Bahn-Verknüpfung der Stadt Bonn mit dem Flughafen Köln/Bonn,
- Anbindung der Stadt Bonn an das S-Bahn-Netz des Ballungsgebietes Köln,
- Trennung von Güterfernverkehr und Regionalverkehr von schienengebundenem Personennahverkehr,
- Verbesserung der Verkehrsanbindung im Personennahverkehr bezüglich Bedienungshäufigkeit (Angebotserweiterung) und Umsteigemöglichkeiten,
- Verknüpfung der Verkehrsträger.

Gemessen an den Zielen ist das Vorhaben geboten. Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird auch auf die Abschnitte B.1.1 und B.4.1 verwiesen.

B.4.24.6 Privatpersonen P 008 und P 009

Einwendung vom 04.04.2004

Die Privatpersonen erheben Einwände gegen die Planung, weil die bisherigen Gegebenheiten wegen

- a. erhöhter Lärmbelastigungen,
- b. erhöhter Schmutzbelastigungen (ebenso P 015 und P 016) und
- c. erhöhter Erschütterungsbelastigungen unzureichend seien (Gleisunterbau sei instabil, Erschütterungen seien im gesamten Haus wahrnehmbar, Rissbildung).
- d. Sie zweifeln die Effektivität einer zusätzlichen S-Bahn an, wenn kein Halt von Regionalzügen vorgesehen werde.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu a.

Das Gebäude der Einwender (Immissionspunkt 19) weist laut schalltechnischer Untersuchung (Anlage 14.1) bei Durchführung des Vorhabens einschließlich der festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von 65 dB(A) am Tag und 66 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss und von 68 dB(A) am Tag und 69 dB(A) in der Nacht im 1. Obergeschoss auf. Damit werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete bzw. Kleinsiedlungsgebiete vorgesehenen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zwar überschritten. Wie aber im Abschnitt A.5.4.2 festgesetzt (und u.a. zum Einwand unter Abschnitt B.4.24.2 a. dargestellt), sind für die von erhöhtem Lärm betroffenen Bereiche neben aktiven auch passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Im Übrigen werden die Einwände bezüglich der Lärmbelastigungen aus den in den Abschnitten B.4.24.2 a. und B.4.24.5 d. genannten Gründen zurückgewiesen.

Für das Grundstück und das Gebäude der Einwender gilt, dass im bestehenden Zustand Summenpegel von 70 bis 75 dB(A) am Tag erreicht und von 60 bis 65 dB(A) in der Nacht sogar überschritten werden. Allerdings kann die vorhandene Lärmbelastung durch die mit dem Vorhaben festgesetzte aktive Lärmschutzmaßnahme des besonders überwachten Gleises verringert werden.

Zu b.

Die lufthygienische Situation ist vor allem durch Schadstoffimmissionen der Autobahnen A 59 und A 560, der stark befahrenen Landesstraße L 16 und der Gewerbe- und Industriebetriebe vorbelastet. Der vorliegende Streckenabschnitt ist elektrifiziert und nur ein geringer Teil des Bahnverkehrs wird mit Dieselfahrzeugen (9 %) abgewickelt, so dass der Anteil der Vorbelastung auf der Bahnstrecke gering ist. Eine zusätzliche Belastung durch Verbrennungsemissionen aus dem Bahnverkehr wird es nicht geben, da die hinzukommende S-Bahn-Strecke ausschließlich mit elektrischen Triebfahrzeugen betrieben wird.

Zu c.

Das Haus der Einwender befindet sich östlich der Bahntrasse. Die Bahntrasse wird auf der Westseite, also auf der dem Grundstück der Einwender abgewandten Seite, durch ein zusätzliches Gleis erweitert. Laut erschütterungstechnischer Untersuchung (Anlage 14.2) ist eine Betroffenheit der Gebäude östlich der Bahnstrecke nicht zu erwarten, da die für die Erschütterungen maßgeblichen Gleise der Strecke 2324 von dem Gebäude der Einwender zukünftig abrücken. Auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5.2 wird verwiesen.

Zu d.

Statt im 30 Minuten-Takt der Regionalbahnen halten zukünftig S-Bahnen im 20 Minuten-Takt auf der Strecke Troisdorf - Bonn-Oberkassel. Der Bau der S-Bahn-Strecke sorgt für eine Entflechtung der Verkehrsströme. Der weiträumige Regionalverkehr findet an den wenigen Verknüpfungsstationen mit hohem Verkehrsaufkommen in Bonn-Beuel, Troisdorf und Köln-Deutz statt und der Ballungsverkehr wird über die S-Bahn-Strecke an mehr Stationen als heute abgewickelt. Insgesamt überwiegen die Vorteile der kürzeren Taktfolge der S-Bahn, die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte und die Entflechtung des Schienenverkehrs den Nachteil einer geringfügigen Verlängerung der Fahrtzeit.

B.4.24.7 Privatpersonen P 010 und P 011

Einwendung vom 10.03.2004

Die Privatpersonen P 010 und P 011 erheben Einwände gegen die Planung, weil sie durch die Erweiterung und Streckenführung der Trasse massive Beeinträchtigungen an ihrem Haus und der Wohnqualität befürchten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Mit den Änderungen des 2. Deckblattes entfällt die ursprünglich vorgesehene Inanspruchnahme des unter lfd. Nr. 56 im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9) aufgeführten und im Grunderwerbsplan (Anlage 10.2 B) dargestellten Grundstücks der Einwender.

Das Haus der Einwender befindet sich östlich der Bahntrasse. Die Bahntrasse wird auf der Westseite, also auf der dem Grundstück der Einwender abgewandten Seite, durch ein zusätzliches Gleis erweitert. Laut erschütterungstechnischer Untersuchung (Anlage 14.2) ist eine Betroffenheit der Gebäude östlich der Bahnstrecke nicht zu erwarten, da die für die Erschütterungen maßgeblichen Gleise der Strecke 2324 von dem Gebäude der Einwender zukünftig abrücken. Auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5.2 wird verwiesen.

Das Gebäude der Einwender (Immissionspunkt 14) weist laut schalltechnischer Untersuchung (Anlage 14.1) Beurteilungspegel von 67 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss auf. Damit werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete bzw. Kleinsiedlungsgebiete vorgesehenen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zwar überschritten. Wie aber im Abschnitt A.5.4.2 festgesetzt (und u.a. zum Einwand unter Abschnitt B.4.24.2 a. dargestellt), sind für die von erhöhtem Lärm betroffenen Bereiche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen bewirken für das Gebäude der Einwender eine Verringerung der Lärmbelastung in Höhe

von 7 dB(A). Weiterhin bestehen dem Grunde nach Ansprüche auf Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen. Im Übrigen werden die Einwände bezüglich der Lärmbelastigungen aus den in den Abschnitten B.4.24.2 a. und B.4.24.5 d. genannten Gründen zurückgewiesen.

Für das Grundstück und das Gebäude der Einwender gilt, dass im bestehenden Zustand Summenpegel von 70 bis 75 dB(A) am Tag erreicht und von 60 bis 65 dB(A) in der Nacht sogar überschritten werden. Allerdings kann die vorhandene Lärmbelastung durch die mit dem Vorhaben festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verringert werden.

B.4.24.8 Privatperson P 012

Einwendung vom 10.03.2004

Neben den unter den Abschnitten B.4.24.1 b. und B.4.24.2 b. dargestellten und dort behandelten Forderungen verlangt die Privatperson P 012 die Aufnahme einer Nebenbestimmung, dass die geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen bei Inbetriebnahme der Strecke durchgeführt sein müssen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

In den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.4.3 wird der Vorhabenträger zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen verpflichtet.

Die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen hängt dabei sowohl vom Vorhabensträger als auch den Betroffenen ab. In der Nebenbestimmung können nur die Pflichten für den Vorhabensträger und die Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen geregelt werden. Die Geltendmachung und damit der Zeitpunkt der Umsetzung fallen auch in den Verantwortungsbereich der Betroffenen.

B.4.24.9 Privatpersonen P 013 und P 014

Einwendung vom 09.03.2004

Die Privatpersonen P 013 und P 014 wenden sich aus Gründen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gegen den Bau einer zweiten Brücke und fordern den Neubau einer dreigleisigen Brücke anstelle der vorhandenen Eisenbahnbrücke (teilweise ebenso P 015, P 016, P 021, P 064 bis P 104).

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Er bezieht sich auf einen Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 1. Der angesprochene Brückenneubau ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsabschnitts 2 und unterliegt damit nicht der Bewertung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens. Außerdem ist das Landschaftsbild ein öffentlicher Belang.

B.4.24.10 Privatpersonen P 015 und P 016

Einwendung vom 07.03.2004

Neben den unter den Abschnitten B.4.24.9 und B.4.24.6 b. genannten und dort behandelten Einwendungen, wenden die Privatpersonen P 015 und P 016 ein, dass

- a. der geplante Lärmschutz im Bereich Auf der Mirz bis zum Bahnhof Menden nicht ausreichend sei und
- b. keine effektiven Maßnahmen gegen die Schwingungsbelastungen durch die auf dem Bahndamm fahrenden Zügen geplant seien.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu a.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden schalltechnische Untersuchungen (vgl. Anlage 14.1 B) durchgeführt und daraus resultierende Schutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ermittelt. In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen 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 nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat der Vorhabenträger die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der 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 und die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der 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.

Das an das Haus der Einwender angrenzende Gebäude (Immissionspunkt 22) weist laut schalltechnischer Untersuchung (vgl. Anlage 11.2 B zu Anlage 14.1 B) für den Prognosefall ohne Lärmschutzmaßnahmen Beurteilungspegel von 59 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss und von 61 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht im 1. Obergeschoss auf. Für den Prognosefall mit Lärmschutzmaßnahmen wurden Beurteilungspegel von 56 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss und von 58 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht im 1. Obergeschoss berechnet. Bei Durchführung des Vorhabens mit den festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegt noch eine Überschreitung des nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete bzw. Kleinsiedlungsgebiete zulässigen Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) in der Nacht vor; der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) am Tag wird eingehalten. Es ist anzunehmen, dass am Haus der Einwender, auch wenn es etwas entfernter zur Bahnstrecke liegt als der Immissionspunkt 22, ebenfalls die Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten werden.

Wegen der Grenzwertüberschreitung in der Nacht besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen am Gebäude der Einwender. Eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs liegt nicht vor, da die Grenzwerte am Tag eingehalten werden.

Der Vorhabenträger hat in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet. Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde insbesondere untersucht, ob der zur Genehmigung beantragte Schallschutz sachgerecht abgewogen ist, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis der Kosten der jeweili-

gen Schutzvariante zur Anzahl der gelösten Schutzfälle. Festzustellen ist, dass das Schallschutzkonzept sachgerecht und ausgewogen ist. Jede weitere Verlängerung und/oder Erhöhung der Schallschutzwände 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 wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Zu b.

Das Haus der Einwender befindet sich östlich der Bahntrasse. Die Bahntrasse wird auf der Westseite, also auf der dem Grundstück der Einwender abgewandten Seite, durch ein zusätzliches Gleis erweitert. Laut erschütterungstechnischer Untersuchung (Anlage 14.2 A) ist eine Betroffenheit der Gebäude östlich der Bahnstrecke nicht zu erwarten, da die für die Erschütterungen maßgeblichen Gleise der Strecke 2324 von dem Gebäude der Einwender zukünftig abrücken.

B.4.24.11 Privatperson P 017

Einwendung vom 14.03.2004

Die Privatperson P 017 erhebt Einwände gegen die Planung und führt als Gründe gegen das Vorhaben an:

- a. die Erhöhung der Erschütterungen,
- b. die Erhöhung des Lärms,
- c. die Einbuße von Lebensqualität,
- d. den Wertverlust des Grundstücks und
- e. die fehlende Notwendigkeit des Vorhabens.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu a.

Ausweislich der erschütterungstechnischen Untersuchung für den Planfeststellungsabschnitt 2 (vgl. Anlage 14.2 A) kann zukünftig im Untersuchungsbereich westlich der Bahntrasse der Anhaltswert $A_{r(Nacht)}$ für Wohngebiete nach DIN 4150 Teil 2 bis zu einem Abstand von etwa 78 m vom zukünftig nächstgelegenen Gleis wahrscheinlich nicht eingehalten wird, wobei gleichzeitig eine Erhöhung der Vorbelastung um mehr als 25 % zu erwarten ist.

Das ergibt Betroffenheiten für folgende Gebäude:

Auf der Mirz 1, 2, 2c, 2d, 2e, 3, 4, 5, 6, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34.

Allerdings ergaben die bisher an acht Gebäuden durchgeführten Messungen zur Überprüfung der Prognosen aufgrund der baulichen Gegebenheiten der Gebäude nur eine einzige tatsächliche Betroffenheit.

Zur Ausräumung der Unsicherheiten über die tatsächlichen Betroffenheiten der einzelnen Gebäude werden dem Vorhabenträger erschütterungstechnische Messungen nach Inbetriebnahme der Strecke in den voraussichtlich als betroffen anzusehenden Gebäuden auferlegt.

Bei einer rechtlich relevanten Überschreitung der Prognosedaten sind neben Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG (z.B. in Form von erschütterungsmindernden Maßnahmen an den Gebäuden) auch Entschädigungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG möglich.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5.2 und auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.7 verwiesen.

Zu b.

Für den Planfeststellungsabschnitt 2 wurden schalltechnische Untersuchungen (vgl. Anlage 14.1 B) durchgeführt und daraus resultierende Schutzmaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ermittelt. In Bereichen, in denen die berechneten Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, wobei grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen 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 nach Würdigung aller Umstände des Einzelfalles auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweisen. In diesem Fall hat der Vorhabenträger die für passiven Schallschutz vorgesehenen Einzelobjekte daraufhin zu untersuchen, ob durch die vorhandenen Dämmwerte sicher die Einhaltung der Grenzwerte (Innenraumpegel) gemäß der 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 und die Aufwendungen hierfür zu erstatten. Sollten trotz der Nachrüstungsmaßnahmen die Grenzwerte der 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.

Der Vorhabenträger hat in Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung nachgewiesen, dass die Kombination von aktiven mit passiven Maßnahmen einen effektiven Schallschutz gewährleistet. Im Rahmen dieser ergänzenden Schalluntersuchung wurde nach Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde 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 Verlängerung und/oder Erhöhung der Schallschutzwände 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 wesentlich effektiver und erheblich kostengünstiger erreicht werden.

Im Übrigen ist festzustellen, dass im Bereich des Grundstücks der Einwender durch die auf 3,0 m erhöhte Lärmschutzwand sowie das Verfahren des besonders überwachten Gleises auf der Strecke 2324 Pegelminderungen von ca. 10 dB(A) im Vergleich zum Prognosefall ohne Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden. Im Wesentlichen verbleiben Grenzwertüberschreitungen nur in der Nacht. Deshalb stehen den Einwendern noch passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu.

Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.4 und auf die Bewertung unter Abschnitt B.4.6 verwiesen.

Zu c.

Dass trotz des aktiven und passiven Lärmschutzes nachteilige Wirkungen verbleiben, ist hinzunehmen. Die Grundstücke liegen seit Jahren in unmittelbarer Nähe zu einer Eisenbahnstrecke. Den daraus folgenden erheblichen Vorbelastungen wären die Betroffenen ohne das Bauvorhaben und den damit festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen bis zur Grenze einer nachweisbaren Gesundheitsgefahr oder eines Eingriffs in die Substanz ihres Eigentums weiterhin ungeschützt ausgesetzt gewesen. Ihrem Interesse am Schutz der Wohnräume gegenüber den Lärmbelastigungen wird durch die in Abschnitt A.5.4 festgesetzten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ausreichend Rechnung getragen. Das gilt auch gegenüber dem Einwand, dass dadurch die Wohn- bzw. Lebensqualität eingeschränkt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.10.1997, Az.: 11 A 10/96, Rn. 75).

Eine eventuell eintretende unzumutbare Erhöhung der Erschütterungsimmissionen wird entsprechend den Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.5 durch ggf. notwendige Schutzmaßnahmen vermindert bzw. durch Entschädigungsleistungen ausgeglichen.

Zu d.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass der Neubau der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 in relevanter Weise die Grundstückswerte im Umfeld des Vorhabens negativ beeinflusst. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 14.1) und der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 14.2) werden die Lärmgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV sowie die Anhaltswerte für Erschütterungen nach Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 zwar überschritten. Die Überschreitungen führen aber nicht zwangsläufig zu einer unzumutbaren Wertminderung. Bei der Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens sind Minderungen der Wirtschaftlichkeit und eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten grundsätzlich hinzunehmen. Die Grenze ist erst überschritten, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az.: A 1075.04, Rn. 402, 404 m.w.N.).

Vorliegend befinden sich die betroffenen Grundstücke bereits in der Nähe einer bestehenden Bahnstrecke und waren auch in der Vergangenheit Vorbelastungen ausgesetzt. Durch den Ausbau der bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke durch eine neue teilweise zweigleisige S-Bahnstrecke kommt es zu keiner unzumutbaren Zunahme des Schienenverkehrs. Die durch die neue S-Bahn S 13 zusätzlich verursachten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen verlangen den Betroffenen noch kein unzumutbares Opfer ab. Dies gilt vor allem auch unter Berücksichtigung der in den Abschnitten A.5.3, A.5.4 und A.5.5 getroffenen Regelungen zur Entschädigung von Eingriffen in das Eigentum, zum Lärmschutz, zum Erschütterungsschutz und zur Entschädigung für trotz der Schutzmaßnahmen verbleibende, unzumutbare Beeinträchtigungen.

Zu e.

Gegenstand der Planrechtfertigung ist die Überprüfung, ob das Vorhaben gemessen an den Zielen des der Planung zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten ist. Eine strikte Erforderlichkeit im Sinne einer Unabdingbarkeit des Vorhabens wird dabei nicht verlangt. Die Verlängerung der S-Bahn S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist unter Nr. 3 als „Bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen aufgeführt. Mit dem Vorhaben werden folgende Ziele verfolgt:

- Bereitstellung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur (Gebot der Daseinsvorsorge),
- S-Bahn-Verknüpfung der Stadt Bonn mit dem Flughafen Köln/Bonn,
- Anbindung der Stadt Bonn an das S-Bahn-Netz des Ballungsgebietes Köln,
- Trennung von Güterfernverkehr und Regionalverkehr von schienengebundenem Personennahverkehr,
- Verbesserung der Verkehrsanbindung im Personennahverkehr bezüglich Bedienungshäufigkeit (Angebotserweiterung) und Umsteigemöglichkeiten,
- Verknüpfung der Verkehrsträger.

Gemessen an den Zielen ist das Vorhaben geboten. Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird auch auf die Abschnitte B.1.1 und B.4.1 verwiesen.

Nicht ausdrücklich vom Einwander vorgetragene Grundstücksinanspruchnahme

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende private Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

Der Vorhabenträger sichert zu, für die Gebäude vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden verursacht werden, sagt der Vorhabenträger zu, diese zu entschädigen. Auch mit den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.5.3 wird sichergestellt, dass auf betroffenen Grundstücken vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und ggf. Beweissicherungsverfahren durchzuführen sind und bei durch Baumaßnahmen verursachten Beschädigungen ein Entschädigungsanspruch besteht. Dadurch wird den Interessen betroffener Grundstückseigentümer hinreichend Rechnung getragen.

B.4.24.12 Privatperson P 018

Einwendungen vom 08.03.2004 und 22.03.2004

Zusätzlich zu den unter den Abschnitten B.4.24.5 b. bis f. und B.4.24.6 b. aufgeführten Einwendungen trägt der Einwender Folgendes gegen das Vorhaben vor:

- a. Unzureichende Bekanntmachung und Planauslegung: Die Veröffentlichung der Planauslegung alleine im Amtsblatt der Stadt Sankt Augustin sei nicht ausreichend. Es fehlte die öffentliche Bekanntmachung der Planauslegung in der lokalen Presse. Der Plan hätte in allen betroffenen Gemeinden ausgelegt werden müssen, in denen sich das Vorhaben auswirkt. Die Auswirkungen bestünden auch in einer Verkehrszunahme mit seinen negativen Folgen. Der Zeitraum der Planauslegung habe um den Jahreswechsel begonnen und in der Winterzeit gelegen. Dadurch sei die Information der Bevölkerung nicht im notwendigen und üblichen Umfang möglich gewesen. Es wird eine erneute Planauslegung nach den Sommerferien gefordert.
- b. Keine objektive Entscheidung über das Vorhaben durch die Stadt Sankt Augustin wegen Interessenskonflikten: Die Stadt Sankt Augustin habe als (mit-)planende, auslegende und entscheidende Behörde keine neutrale Haltung zu dem Vorhaben. Das Planauslegungsverfahren verkomme damit zu einer scheidemokratischen Farce.
- c. Keine Anstoßfunktion: Die Planunterlagen dienten der Verdunklung und Verschleierung und nicht der Darlegung der Wirklichkeit. Die Planunterlagen (Pläne, Erläuterungsbericht, Gutachten) enthielten falsche und lückenhafte, auch widersprüchliche Darstellungen und Erläuterungen. Es fehlten Untersuchungen über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Gesundheit infolge der erhöhten Unfallgefahr im Bahnverkehr, auf die Sozialstruktur, auf den Einzelhandel und auf Fahrradfahrer und Fußgänger.
- d. Keine Planrechtfertigung: Das Projekt erwecke den Eindruck der Willkür und Beliebigkeit. Mögliche und sich aufdrängende Alternativen seien nicht untersucht worden.
- e. Keine Wirtschaftlichkeit: Bereits heute seien Regionalverbindungen unwirtschaftlich und die Regionalzüge leer. Busverbindungen zum Flughafen Köln/Bonn würden kaum genutzt. Es sei nicht ersichtlich, wie der Bau einer S-Bahn dies ändern sollte.
- f. Lärm: Durch die starke Verkehrszunahme und Verkehrsbeschleunigung werde es zu einer Erhöhung der Lärmbelastung für die angrenzenden Wohnungen kommen. Diese Auswirkungen seien nirgendwo in den Planunterlagen beschrieben worden, weder im Erläuterungsbericht noch in der schalltechnischen Untersuchung.
- g. Keine Berücksichtigung der Windsituation im Schallgutachten.
- h. Keine Berücksichtigung der Kumulation durch Straßenverkehrs- und S-Bahn-Lärm sowie durch Eisenbahn- und S-Bahn-Lärm.
- i. Die Planung verstoße gegen den Grundsatz, dass aktiver Lärmschutz Vorrang vor passivem Lärmschutz habe.
- j. Die Siegauen würden großflächig verlärmert, so dass hier keine Naherholung mehr möglich sei.
- k. Veraltete Gutachten: Die zu erwartenden Verkehrsentwicklungen seien in den Gutachten nicht berücksichtigt worden. Die Gutachten müssten aktualisiert werden.
- l. Es sei keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.
- m. Unzureichende Darstellung der Auswirkungen: Wenn Auswirkungen des Vorhabens überhaupt dargestellt seien, so seien diese für den Betroffenen nicht und für Fachleute kaum nachvollziehbar.
- n. Betroffenheit durch Inanspruchnahme von Grundeigentum
- o. Fehlende Baugrunduntersuchung

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Auch diese weiteren Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zu a.

Die Planunterlagen sind auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, einen Monat lang zu jedermanns Einsicht auszulegen (§ 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG, § 9 Abs. 1 UVPG). Die Gemeinden machen die Auslegung mit dem nach § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG vorgeschriebenen Inhalt vor Beginn der Frist ortsüblich bekannt. In der Bekanntmachung der Auslegung ist darauf hinzuweisen, dass Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist beträgt zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist (§ 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG).

Der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben in der Zeit vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 einschließlich bei den Städten Sankt Augustin und Siegburg öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Die Frist zur Erhebung von Einwendungen endete mit Ablauf des 08.04.2004.

Die öffentlichen Bekanntmachungen erfolgten wie gesetzlich vorgeschrieben jeweils ortsüblich. In Siegburg ist die Bekanntmachung im Extra-Blatt vom 28.01.2004 erfolgt. Bei der Stadt Sankt Augustin erfolgte die Bekanntmachung gemäß der Hauptsatzung der Stadt Sankt Augustin als Hinweisbekanntmachung im Extra-Blatt vom 28.01.2004. In der Hinweisbekanntmachung wurde auch auf den Aushang der Bekanntmachung im Foyer des Rathauses verwiesen. Die Bekanntmachung hat für die Dauer von mindestens einer Woche, vom 28.01.2004 bis einschließlich 06.02.2004, im Foyer des Rathauses ausgehängt. Außerdem konnte die Bekanntmachung auf der Homepage der Stadt Sankt Augustin eingesehen werden.

Die Auslegung ist ortsüblich bekannt zu machen, jedoch nicht in der davon zu unterscheidenden Form der öffentlichen Bekanntmachung, d.h. mit Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt und in Tageszeitungen.

Die Anhörungsbehörde veranlasst die Planauslegung in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben auswirkt. Dabei ist nicht nur auf die unmittelbar betroffenen Grundstücke und Einrichtungen abzustellen, sondern auch auf mittelbare Auswirkungen des Vorhabens. Zu diesen Auswirkungen zählen allerdings nicht Verkehrszunahmen oder Mehrungen der Verkehrsgeräusche, die infolge der Baumaßnahme auf einer anderen, vorhandenen Strecke hervorgerufen werden. Im Übrigen wurde (wo die S-Bahn-Strecke bereits realisiert ist) bzw. wird (wo die S-Bahn-Strecke noch weitergeführt wird) der gesetzlich vorgesehene Lärmschutz im Rahmen und als Bestandteil des Gesamtvorhabens realisiert.

Die Einsicht in die Planunterlagen an den von der Anhörungsbehörde bestimmten Auslegungsorten und zur festgelegten Auslegungszeit war unter zumutbaren Bedingungen möglich. Es trifft nicht zu, dass der Auslegungszeitraum vom 12.02.2004 bis 11.03.2004 und die daran anschließende Gelegenheit zur Stellungnahme bis einschließlich 08.04.2004 zu Zeiten stattgefunden haben, die die Einsichtnahme erschwert hätten. Wie noch zum Inhalt der Planunterlagen ausgeführt wird, ist auch hinsichtlich der Auslegung der Planunterlagen einschließlich der ortsüblichen Bekanntmachung festzustellen, dass der zu gewährleistende Informationszweck uneingeschränkt erfüllt wurde. Eine Wiederholung der Planauslegung war nicht erforderlich, weil keine Verfahrensmängel bestanden.

Zu b.

Es handelt sich bei der vorliegenden Planung nicht um eine kommunale Bauleitplanung, sondern um eine eisenbahnrechtliche Fachplanung. Vorhabenträger und damit planende Stelle ist nicht die Stadt Sankt Augustin, sondern die Deutsche Bahn AG. In dem gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren ist die Bezirksregierung Köln die Anhörungsbehörde; Planfeststellungsbehörde und damit entscheidende Behörde ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Stadt Sankt Augustin

war lediglich insoweit am Verfahren beteiligt, als dass sie den Plan auszulegen hatte und als Trägerin öffentlicher Belange Stellungnahmen abgeben konnte. Das Planfeststellungsverfahren wurde entsprechend §§ 18 ff. AEG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG durchgeführt.

Zu c.

Die Planung muss die von dem Vorhaben berührten abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange inhaltlich hinreichend bestimmt (§ 37 Abs. 1 VwVfG) darstellen. Abwägungserheblich sind solche Belange, die erkennbar mehr als geringfügig und schutzwürdig sind (BVerwGE 59, 87; Urteil des BVerwG vom 28.03.2007, Az.: 9 A 17/06, RN 19).

Die Planunterlagen waren zum einen dazu geeignet, die von dem Neubau der S-Bahn S 13 potentiell Betroffenen zu veranlassen, eine Prüfung der Planunterlagen vorzunehmen, um festzustellen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden. Zum anderen waren die Planunterlagen auch so vollständig und eindeutig, dass jeder, der Einsicht genommen hat, sich darüber unterrichten konnte, inwieweit seine Belange berührt werden. Insbesondere konnte er feststellen, mit welchen Gefährdungen und sonstigen Nachteilen er rechnen muss und ob er deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung seiner Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollte. Die Planauslegung war damit geeignet, die erforderliche Anstoßwirkung zu erreichen sowie dem Informationszweck in ausreichendem Maße zu genügen. Es ist grundsätzlich nicht erforderlich, die Planunterlagen im Detaillierungsgrad einer Ausführungsplanung zu erstellen.

Maßstab der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens sind die geltenden, den Schutzgütern gewidmeten Gesetze und die durch sie vermittelten Standards. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung der Sozialstruktur, den Einzelhandel und die Fahrradfahrer sowie Fußgänger sind nicht in messbaren Werten darstellbar. Sie hängen zudem von individuellen Betroffenheiten ab, die sich im spekulativen Bereich bewegen. Eine Bewertung mittels Gutachten aufgrund geltender und anerkannter Berechnungsmethoden ist nicht möglich. Der Schutz des Einzelhandels wird durch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb hinreichend gewahrt. Irgendwelche Gefährdungen des Einzelhandels sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer durch das Vorhaben sind nicht erkennbar. Gewidmete Straßen- und Wegeverbindungen bleiben erhalten. Da die Bahnverkehre entflechtet werden, sinkt die Unfallgefahr sogar insoweit.

Zu d.

Eine Planfeststellung trägt ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern bedarf der Rechtfertigung. Die Planrechtfertigung erfordert nicht die strikte Erforderlichkeit im Sinne einer Unabdingbarkeit des Vorhabens im Sinne der gesetzlichen Zielsetzung, sondern nur, dass das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachgesetzes, vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., vgl. BVerwGE 56, 118; 69, 271; 71, 168; 72, 285 = NJW 1986, 1508; 75, 232 = BayVBl 1987, 598; 84, 131 m. w. N. = NVwZ 1990, 862; 85, 51 = NVwZ 1990, 971).

Mit dem beantragten Vorhaben verfolgt die Deutsche Bahn AG insbesondere unter Abschnitt B.4.24.5 f. dargestellten Ziele. Das Verkehrskonzept ist im Abschnitt B.1.1 ausführlich beschrieben. Die mit der vorliegenden Planung verfolgten Ziele der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung entsprechen den eisenbahnverkehrlichen und -betrieblichen Zielsetzungen in vollem Umfang.

Alternativen sind entgegen dem Vorbringen des Einwenders untersucht worden. So wurde geprüft, ob die neue S-Bahn-Trasse östlich oder westlich der bestehenden Bahnstrecke schonender realisiert werden könnte. Eine gänzlich andere Führung der Trasse war indes nicht möglich, da die neue S-Bahn in die Ortschaften geführt werden muss, um ihre Funktion als öffentliches Nahverkehrsmittel erfüllen zu können. Die Parallelführung zur bestehenden Bahnstrecke belastet Natur und Landschaft am wenigsten und bewirkt die geringsten Eingriffe in Grundstücke Dritter. Es ist nicht erkennbar, dass sich die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Beeinträchtigungen von privaten und öffentlichen Belangen realisieren ließen.

Zu e.

Erklärtes Ziel der Verkehrspolitik ist es, in allen Fachplanungsebenen den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch eine Vernetzung der Verkehrsträger zu ergänzen (Bundesministerium für Ver-

kehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehrsbericht 2000, Kurzfassung, S. 7, 11 und Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 27 Nr. 4.3). Für den internationalen Luftverkehr haben Schiene und Straße eine wichtige Zubringer- und Ableitungsfunktion. Vor dem Bau der Flughafenanbindung oblag es allein der Straße, den flughafenbezogenen Verkehr an sein Ziel zu bringen. Mit der beim Bau der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main realisierten Flughafenanbindung sollte die Schiene stärker in diese Aufgabe einbezogen werden.

Diese grundsätzliche Zielsetzung der Flughafenanbindung sowohl an den Schienenfernverkehr als auch an die S-Bahn wurde bereits beim Bau der Flughafenanbindung kritisiert, weil die bessere Anbindung des Flughafens lediglich zu mehr Flugverkehr führe und dies einer nachhaltigen Verkehrspolitik widerspreche. Es ist indessen nicht Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens, politische Zielsetzungen in Frage zu stellen oder gar zu entwickeln. Dieses Verfahren überprüft lediglich die Konformität des beantragten Vorhabens mit den gesetzmäßigen und für die Planfeststellung relevanten Zielen.

Durch die Entscheidung des Bundestages, mit dem Parlament und Teilen der Regierung nach Berlin umzuziehen, wurde die Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn zur Abwendung negativer wirtschaftlicher und siedlungsstruktureller Entwicklungen getroffen. Hierzu gehört neben der Anbindung der Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main an den Flughafen Köln/Bonn auch eine S-Bahn-Verknüpfung des Flughafens mit den Städten Köln und Bonn.

Im Jahr 1995 wurde hierzu im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen eine Untersuchung in Auftrag gegeben, in die die regionalwirtschaftlichen, nachfragebezogenen, betrieblichen und kostenmäßigen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen, unter anderem auch für eine S-Bahn-Linie zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, erkundet und einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterworfen wurden.

Weiterhin wurde im Rahmen einer betrieblichen Untersuchung im Jahr 1996 geprüft, wie ein S-Bahn-Betrieb zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel mit möglichst geringen Kosten für die Anpassung der Infrastruktur verwirklicht werden kann.

In den Jahren 1998 und 1999 wurden die Ergebnisse der betrieblichen Untersuchung im Rahmen einer Vorentwurfsplanung technisch untersucht, sie bilden im Wesentlichen die Grundlage der vorliegenden Planung.

Wenn die Planungen auch in die 90er Jahre zurückreichen, entsprechen sie dennoch den aktuellen Infrastrukturbedarfsplanungen des Landes und den Bestellungen des Zweckverbandes.

In Abschnitt 6.2 des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1998 ist der Bau der S-Bahn-Strecke S 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel unter Punkt 3 als „bereits zugesagte bzw. begonnene Maßnahme“ aufgeführt. Der ÖPNV-Bedarfsplan wurde von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium aufgestellt und in der Fassung vom 01.10.1998 im Verkehrsausschuss des Landtags verabschiedet.

Der Bau- und Verkehrsausschuss des Landtags hat am 11.05.2006 das Einvernehmen zur integrierten Gesamtverkehrsplanung und zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan Teil Schiene hergestellt. Der Bau der S-Bahn-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ist dort als indisponibles Vorhaben im Netz der Deutschen Bahn AG aufgeführt.

Zu f.

Die Schallsituation im Planfeststellungsabschnitt wird in den Planunterlagen beschrieben, insbesondere zusammenfassend in Abschnitt 9.1 des Erläuterungsberichtes (Anlage 1) und ausführlich in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 14.1).

Zu g.

Die Berechnungsvorschriften für die schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen als ungünstige, den Lärm erhöhende Wirkung die Mit-Wind-Situation.

Zu h.

Der bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung zu treffende Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm wird in § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV geregelt. Der aktive Verkehrslärmschutz dient dazu, erschöpft sich aber auch darin, sicherzustellen, dass durch die von dem neu gebauten oder wesentlichen geänderten Verkehrsweg ausgehenden Geräuschimmissionen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege dürfen grundsätzlich nicht zugrunde gelegt werden (BR-Drs. 661/89, Begründung zu § 1 der 16. BImSchV).

Wenngleich Vorbelastungen grundsätzlich unberücksichtigt bleiben, gehen aber bei einer wesentlichen Änderung die gesamten Verkehrsgeräusche des geänderten Verkehrsweges in die Berechnung ein, nicht nur die durch die Änderung bewirkten zusätzlichen Geräusche. Die neue Strecke 2695 und die bestehende Strecke 2324 werden als ein einziger Verkehrsweg wahrgenommen, die unterschiedlichen Funktionen der beiden Strecken sind nicht entscheidend. Dementsprechend wurde ein Gesamtbeurteilungspegel beider Strecken 2324 und 2695 berechnet. An der bestehenden und eine erhebliche Lärmbelastung verursachenden Strecke 2324, an der im Grunde genommen keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke führen könnten, wird als Folge der gemeinsamen Betrachtung mit der neuen Strecke 2695 also auch eine Lärmsanierung vorgenommen.

Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird auch dann nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand der Planfeststellung der Bau eines Verkehrsweges und als notwendige Folgemaßnahme die Änderung eines anderen Verkehrsweges sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9/95, DVBl. 1996, 916). Vorliegend stellen die Erneuerungen der Brückenbauwerke zwar erhebliche bauliche Eingriffe dar, sie bewirken aber keine wesentlichen Änderungen der Verkehrswege, so dass auch keine Ansprüche auf Lärmschutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 der 16. BImSchV begründet werden. Die Brückenquerschnitte der jeweils die Bahntrasse kreuzenden Straßen werden nicht verändert, in die Funktion der Straßen als Verkehrswege wird nicht eingegriffen. Die Baumaßnahmen an den Kreuzungsbauwerken zielen nicht auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straßen ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, Az.: 4 C 26.93, NVwZ 1995, 907).

Die 16. BImSchV lässt das Problem offen, welche Maßstäbe zu gelten haben, wenn der Verkehrslärm des neuen oder geänderten Verkehrsweges mit Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zusammentrifft. Eine Summenpegelbildung lässt die 16. BImSchV grundsätzlich nicht zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9.95, BVerwGE 101,1). Das Verbot der Summenpegelbildung führt jedoch nicht dazu, dass bestehende Lärmvorbelastungen als durchweg unbeachtlich einzustufen sind. Zumindest dann, wenn der vorhandene Schienenverkehrslärm die Schwelle der Gesundheits- oder der Eigentumsbeeinträchtigung überschreitet, fordert die staatliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 bzw. Art. 14 GG Abhilfemaßnahmen. Die rechtliche Grundlage für die Berücksichtigung der Vorbelastung bietet das Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, Az.: 11 A 3.98, BVerwGE 107,350; Urteil vom 12.04.2000, Az.: 11 A 18.98, BVerwGE 111, 108.9).

In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurden deshalb diejenigen Bereiche weitergehend untersucht, bei denen eine erhebliche Lärmvorbelastung besteht und wo es durch eine Erhöhung des Lärms zu einer gesundheitsgefährdenden oder enteignend wirkenden Gesamtlärmbelastung kommen kann. Im Ergebnis dieser ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wird durch die mit dem antragsgegenständlichen Bauvorhaben festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen die Immissionssituation auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Lärm anderer Verkehrswege verbessert.

Der behauptete Lärmzuwachs auf den Straßen bedingt durch das hier planfestgestellte Bauvorhaben war nicht in die Lärmbewertung einzustellen, da kein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der behaupteten Verkehrszunahme auf den Straßen hergestellt werden kann. Die bestehende Immissionssituation durch den Straßenverkehrslärm wird durch das Vorhaben nicht geändert. Die Verfestigung einer bestehenden Immissionssituation löst keinen Anspruch auf Lärmschutz aus.

Zu i.

Bei der Planung der Schallschutzmaßnahmen ist dem aktiven Schallschutz Vorrang eingeräumt worden. So wurde etwa die Lärmschutzwand im Bereich des Grundstücks des Einwenders von 2,5 m auf 3,0 m erhöht. Ferner ist in diesem Bereich das Verfahren des besonders überwachten Gleises auf der Strecke 2324 vorgesehen.

Zusätzlich bestehen ggf. Ansprüche auf Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen und/oder auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches.

Sofern mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden konnten, wurden Untersuchungen zu den dann erforderlichen Maßnahmen mit variierenden Höhen und dem damit verbundenen finanziellen Aufwand sowie der technischen Machbarkeit beurteilt und in den Berichten der schalltechnischen Untersuchungen dokumentiert (Anlage 14.1). Diese Vorgehensweise entspricht den einschlägigen rechtlichen Vorgaben.

Zu j.

Ein Schallschutz von Naherholungsgebieten ist nach der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Als Ermächtigungsgrundlage für die 16. BImSchV stellt § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Nachbarn sind alle Personen, die sich nicht nur vorübergehend im akustischen Einwirkungsbereich des Verkehrsweges aufhalten, insbesondere dort wohnen oder arbeiten und somit potentiell erheblichen Geräuschbelästigungen ausgesetzt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.10.1082, DVBl. 1983, 183).

Im Falle von Naherholungsgebieten fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Im Übrigen betrifft dieser Einwand nicht den Planfeststellungsabschnitt 2, sondern den Planfeststellungsabschnitt 1. Dort sieht die Planung vor, dass ein Richtungsgleis der lautereren Güterzugstrecke aus Gründen des Lärmschutzes über die neue und leisere Brücke geführt wird und das neue S-Bahn-Gleis über die vorhandene Sieg-Brücke. Dies mindert eine Verlärmung der Landschaft in erheblichem Maße.

Zu k.

Der Einwand hat sich mit der Ergänzung und Überarbeitung der Planunterlagen mit dem 2. Deckblatt erledigt. Den schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen wurde eine aktualisierte Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung für das Jahr 2015 zu Grunde gelegt.

Zu l.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durchgeführt. Die Unterlagen der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Umweltverträglichkeitsstudie mit ihren kartographischen Darstellungen, sind als Anlage 14.3 in den Planunterlagen enthalten.

Die Umweltverträglichkeitsstudie dient dazu, die Auswirkungen auf die Umwelt zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sowie nachzuweisen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der Umwelt unterbleiben und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfasst alle denkbaren umwelterheblichen Wirkungen des Vorhabens. Ein Schwerpunkt bei der Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie stellen die Biotopkartierungen einschließlich vegetationskundlicher und faunistischer Untersuchungen dar. Die Belange der Wasserwirtschaft und die Untersuchungen zum Lärm und zu den Erschütterungen wurden in Fachgutachten dokumentiert. Die festzulegenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf der Grundlage einer Bilanzierung des Eingriffs und Ausgleichs in einem landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt worden. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden in die Umweltverträglichkeitsstudie eingearbeitet.

Mit den zuständigen Behörden, Sachverständigen und Dritten wurden der voraussichtliche Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Art und Umfang der nach § 6 UVPG

voraussichtlich beizubringenden entscheidungserheblichen Unterlagen im Scopingtermin festgelegt.

Zu m.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens und die ggf. zu ergreifenden Maßnahmen sind allgemein im Erläuterungsbericht und ausführlich in den themenbezogenen Anlagen verständlich und nachvollziehbar dargestellt.

Zu n.

Die Inanspruchnahme des Grundeigentums des Einwenders ist für die Realisierung des Vorhabens und vor allem für die Realisierung der Lärmschutzwand unabdinglich. Der Umfang der Inanspruchnahme des Grundeigentums ist durch die Änderungen des 2. Deckblattes erheblich verringert worden. Die Grundstücksinanspruchnahme ist aus den in Abschnitt B.1.1 dargestellten Gründen gerechtfertigt.

Zu o.

Vertiefende Untersuchungen des Baugrundes sind grundsätzlich nicht im Rahmen der Planfeststellung vorzulegen. Diese Untersuchungen sind Gegenstand der nachfolgenden Ausführungsplanung und Bauausführung. Darüber hinaus wurde der Geologische Dienst Nordrhein-Westfalen im Planfeststellungsverfahren beteiligt; dieser hatte keine diesbezüglichen Bedenken vorgetragen.

B.4.24.13 Privatperson P 019

Einwendungen vom 07.03.2004 und 22.03.2004

Neben den unter Abschnitt B.4.24.5 b. bis f. genannten Einwendungen trägt die Privatperson P 019 gegen das Vorhaben vor, dass die im Bestands- und Konfliktplan (Anlage 13.2.3 A) gekennzeichnete Fläche nicht als Grünland sondern als Ackerland genutzt werde.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Auf die unter Abschnitt B.4.24.5 b. bis f. vorgenommenen Bewertungen und getroffenen Entscheidungen wird verwiesen.

Die Flächennutzung im Bestands- und Konfliktplan (Anlage 13.2.3 A) wird hiermit von Wirtschaftsgrünland in Ackerflächen korrigiert. Die Darstellung im Bestands- und Konfliktplan begründet für den Einwender keine Rechte oder Pflichten, sondern dient der Bewertung des Eingriffs und der Ermittlung des Kompensationsbedarfs.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. Die damit verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

B.4.24.14 Privatperson P 020

Einwendungen vom 18.02.2004 und 22.03.2004

Neben den unter Abschnitt B.4.24.5 b. bis f. genannten Einwendungen trägt die Privatperson P 020 vor, dass durch die Streckenerweiterung und -führung massive Beeinträchtigungen an ihrem Grundstück und Gebäude sowie der Wohnqualität entstünden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Auf die unter Abschnitt B.4.24.5 b. bis f. vorgenommenen Bewertungen und getroffenen Entscheidungen wird verwiesen.

Die Grundstücksinanspruchnahme konnte durch eine Umplanung (Errichtung einer Stützwand) von 110 m² auf 34 m² verringert werden.

B.4.24.15 Privatperson P 021

Einwendung vom 10.03.2004

Die Privatperson P 021 fordert

- a. aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes den Bau einer neuen Brücke für den gesamten Bahnverkehr sowie
- b. den Halt von Regionalzügen im Bahnhof Menden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Zu a.

Der Einwand betrifft nicht den Planfeststellungsabschnitt 2, sondern den Planfeststellungsabschnitt 1. Dort sieht die Planung vor, dass ein Richtungsgleis der lautereren Güterzugstrecke aus Gründen des Lärmschutzes über die neue und leisere Brücke geführt wird und das neue S-Bahngleis über die vorhandene Sieg-Brücke. Dies mindert eine Verlärmung der Landschaft in erheblichem Maße.

Zu b.

Abwägungsbeachtlich sind nur schutzwürdige Belange. Der hier vorgetragene Belang bleibt aber unterhalb der Rechtsschwelle. Der Einwander hat auf Grund des Abwägungsgebotes nur ein subjektives Recht darauf, dass auch dieser Belang planerisch abgearbeitet wird (vgl. Vallendar, UPR 1999, 121 f.). Zu dieser Art von Belang gehört auch das mit den Forderungen vorgetragene Interesse an der Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung. Durch die Fahrten mit einer S-Bahn statt mit einem Regionalzug können sich - je nach Fahrtziel - längere Fahrtzeiten ergeben. Dies stellt aber kein der Planung entgegenstehendes Recht dar.

Der Bahnhof Menden ist Teil des in Abschnitt B.1.1 geschilderten Verkehrskonzeptes, wonach der Ballungsverkehr durch die S-Bahn-Linie S 13 im 20-Minuten-Takt mit der Bedienung aller Stationen und der weiträumige Regionalverkehr durch den Halt an wenigen Verknüpfungsstationen mit hohem Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll. Der Bahnhof Menden weist im Schnitt rund 620 Ein- und Aussteiger pro Tag und damit ein geringes Verkehrsaufkommen auf. In nördlicher Richtung ist im Bahnhof Troisdorf und in südlicher Richtung im Bahnhof Bonn-Beuel der Umstieg auf den Regionalverkehr möglich.

Es ist auch auf Folgendes hinzuweisen: Als rein anlagenbezogene Planfeststellung sind der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung betriebliche Regelungen fremd. Die Planfeststellung bildet keine Rechtsgrundlage dafür, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch tatsächlich zur Bedienung der Anlage verpflichtet zu können. Folglich kann der Halt von Regionalzügen nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werden.

B.4.24.16 Privatperson P 022

Die Privatperson P 022 trägt vor, dass durch die Streckenerweiterung und -führung massive Beeinträchtigungen an ihrem Grundstück und Gebäude sowie der Wohnqualität entstünden.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Auf die unter Abschnitt B.4.24.5 a. bis d. vorgenommenen Bewertungen und getroffenen Entscheidungen wird verwiesen.

B.4.24.17 Verein P 023

Einwendung vom 20.03.2004

Der Verein P 023 betreut für einen anderen Verein eine Teilstrecke des linken Sieghöhenweges, einer der offiziellen Hauptwanderwege des anderen Vereins, und wendet ein, dass diese Teilstrecke im Bereich der Straßenüberführung Feldweg in km 6,742 und im bahnparallelen Streckenabschnitt ab dieser Brücke Richtung Vilich durch die geplante Baumaßnahme während der Bauzeit unterbrochen würde und umgeleitet werden müsste. Er fordert die Übernahme der Kosten der notwendigen Umschilderung durch den Vorhabenträger.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Durchgängigkeit des Wanderweges wird beeinträchtigt durch die Vollsperrung des Feldweges infolge des Abbruchs und Neubaus des Kreuzungsbauwerks zur Überführung des Feldweges über die Bahnstrecke. Zudem ist nicht auszuschließen, dass der Wanderweg südlich der Überführung durch die Verlegung des östlich der Bahntrasse verlaufenden Feldweges nur eingeschränkt passierbar ist.

Hinsichtlich der Beschilderung von Umleitungen wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.2.2 verwiesen.

B.4.24.18 Privatperson P 024

Einwendung vom 07.03.2004

Die Privatperson P 024 fordert die Beibehaltung des Bahnhofs Menden als Halt von Regionalzügen, um weiterhin eine direkte Verbindung nach Köln-Deutz zu haben.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Abwägungsbeachtlich sind nur schutzwürdige Belange. Der hier vorgetragene Belang bleibt aber unterhalb der Rechtsschwelle. Der Einwender hat auf Grund des Abwägungsgebotes nur ein subjektives Recht darauf, dass auch dieser Belang planerisch abgearbeitet wird (vgl. Vallendar, UPR 1999, 121 f.). Zu dieser Art von Belang gehört auch das mit den Forderungen vorgetragene Interesse an der Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung. Durch die Fahrten mit einer S-Bahn statt mit einem Regionalzug können sich - je nach Fahrtziel - längere Fahrtzeiten ergeben. Dies stellt aber kein der Planung entgegenstehendes Recht dar.

Der Bahnhof Menden ist Teil des in Abschnitt B.1.1 geschilderten Verkehrskonzeptes, wonach der Ballungsverkehr durch die S-Bahn-Linie S 13 im 20-Minuten-Takt mit der Bedienung aller Stationen und der weiträumige Regionalverkehr durch den Halt an wenigen Verknüpfungsstationen mit hohem Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll. Der Bahnhof Menden weist im Schnitt rund 620 Ein- und Aussteiger pro Tag und damit ein geringes Verkehrsaufkommen auf. In nördlicher Richtung ist im Bahnhof Troisdorf und in südlicher Richtung im Bahnhof Bonn-Beuel der Umstieg auf den Regionalverkehr möglich.

Es ist auch auf Folgendes hinzuweisen: Als rein anlagenbezogene Planfeststellung sind der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung betriebliche Regelungen fremd. Die Planfeststellung bildet

keine Rechtsgrundlage dafür, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch tatsächlich zur Bedienung der Anlage verpflichtet zu können. Folglich kann der Halt von Regionalzügen nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sichergestellt werden.

B.4.24.19 Privatperson P 025

Einwendung vom 10.03.2004

Die Privatperson P 025 lehnt es ab, ihr Grundstück für das Bauvorhaben zur Verfügung zu stellen; außerdem seien Haus und Garage durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Das Haus des Einwenders ist nicht unmittelbar durch notwendige Veränderungen betroffen. Ggf. könnten Ansprüche des Einwenders auf Erschütterungsschutzmaßnahmen am Haus bestehen. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.5.2 und die Bewertung unter den Abschnitten B.4.7 und B.4.8 verwiesen.

Die Garage ist durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. So ist die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders von 651 m² auf 67 m² durch den Bau einer Stützwand verringert worden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende private Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

Der Vorhabenträger sichert zu, für die Gebäude vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden verursacht werden, sagt der Vorhabenträger zu, diese zu entschädigen. Auch mit den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.5.3 wird sichergestellt, dass auf betroffenen Grundstücken vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und ggf. Beweissicherungsverfahren durchzuführen sind und bei durch Baumaßnahmen verursachten Beschädigungen ein Entschädigungsanspruch besteht. Dadurch wird den Interessen betroffener Grundstückseigentümer hinreichend Rechnung getragen.

B.4.24.20 Privatpersonen P 026 bis P 063

Einwendungen vom 10.03.2004 und 22.03.2004

Die Privatpersonen P 026 bis P 063 machen die unter Abschnitt B.4.24.5 b. bis f. dargestellten Einwände geltend.

Die Privatpersonen P 036 und P 062 machen zusätzlich geltend, dass sie keine Grundstücke für den Bau des Schienenweges zur Verfügung stellen und keine Veränderungen an ihren Häusern bzw. Garagen möchten.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Hinsichtlich der von den Einwendern P 026 bis P 063 vorgetragenen Einwendungen wird auf die diesbezüglich unter den Abschnitten B.24.5 b. bis f. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

Die Häuser der Einwender P 036 und P 062 sind nicht unmittelbar durch notwendige Veränderungen betroffen. Ggf. könnten Ansprüche der Einwender auf Erschütterungsschutzmaßnahmen am Haus bestehen. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.5.2 und die Bewertung unter den Abschnitten B.4.7 und B.4.8 verwiesen.

Die Garagen sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden. So ist die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders P 036 von 55 m² auf 35 m² und die vorübergehende Inanspruchnahme von 42 m² auf 34 m² verringert worden. Vom Grundstück des Einwenders P 062 werden nicht mehr 32 m², sondern noch 23 m² dauerhaft für das Vorhaben benötigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende private Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

Der Vorhabenträger sichert zu, für die Gebäude vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden verursacht werden, sagt der Vorhabenträger zu, diese zu entschädigen. Auch mit den Nebenbestimmungen des Abschnitts A.5.3 wird sichergestellt, dass auf betroffenen Grundstücken vor Baubeginn Bestandsaufnahmen und ggf. Beweissicherungsverfahren durchzuführen sind und bei durch Baumaßnahmen verursachten Beschädigungen ein Entschädigungsanspruch besteht. Dadurch wird den Interessen betroffener Grundstückseigentümer hinreichend Rechnung getragen.

B.4.24.21 Privatpersonen P 064 bis P 104

Einwendungen vom 07.03.2004

Neben den unter den Abschnitten B.4.24.1 b. und B.4.24.2 a. bis c. dargestellten Einwendungen erheben die Privatpersonen P 064 bis P 104 Einwände gegen die Planung und fordern,

- a. die zwischen der Eisenbahnüberführung Auf der Mirz und dem Haltepunkt Menden geplante Schallschutzwand mit einer Höhe von 5,0 m bzw. 4,0 m zu errichten und optisch ansprechend zu gestalten,
- b. eine Sumpffläche mit Beton aufzufüllen und den Gleisuntergrund zu erneuern, um die Erschütterungen zu mindern und die Bebauung im Fasanenweg zu schützen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Hinsichtlich der von den Einwendern P 064 bis P 104 vorgetragenen Einwendungen wird zunächst auf die diesbezüglich unter den Abschnitten B.24.1 b. und B.4.24.2 a. bis c. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

Zu a.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG haben Betroffene prinzipiell einen Anspruch auf Vollschutz, d.h. auf Einhaltung der Grenzwerte nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Davon sind gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die unter den Abschnitten B.4.6.6.3 bis B.4.6.6.5 dargestellt ist, wurde eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen. Es wurde zunächst untersucht, was für eine optimale, d.h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Soweit sich diese als unverhältnismäßig herausstellte, wurden ausgehend vom dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorgenommen,

um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es wurde auch geprüft, ob nicht sichergestellt werden kann, dass für keinen oder möglichst wenige Nachbarn des Schienenweges spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, Az.: 11 A 50/97, NVwZ-RR 1999, 725 - 729).

Als Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung wurden die unter Abschnitt A.5.4.2.1 aufgeführten Lärmschutzwände mit Höhen zwischen 2,5 m und 4,0 m festgesetzt. Mit dem als aktive Lärmschutzmaßnahme eingeführten und unter Abschnitt A.5.4.2.2 festgesetzten Verfahren des besonders überwachten Gleises wird eine weitere Pegelreduzierung erreicht. Danach noch bestehende Grenzwertüberschreitungen werden durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes entsprechend Abschnitt A.5.4.3 aufgefangen. Der Forderung nach der Festsetzung einer Lärmschutzwand mit 5,0 m bzw. 4,0 m Höhe kann deshalb nicht nachgekommen werden.

Im Planfeststellungsbeschluss legt die Planfeststellungsbehörde den Standort, den Verlauf, die Höhe und Länge sowie die Absorbierungswirkung der Lärmschutzwand fest. Die äußere Gestaltung der Lärmschutzwände (wie z.B. Material, Form, Farbe) ist hingegen Gegenstand der Ausführungsplanung.

Ein in der Abwägung zur berücksichtigender Belang ist der durch Art. 28 Abs. 1 GG geschützte gemeindliche Belang der Ortsbildgestaltung (vgl. OVG Koblenz, Beschluss vom 11.6.2010, Az.: 8 B 10618/10, NVwZ-RR 2010, 735). Es handelt sich dabei um einen aus dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht abgeleiteten Belang, welchen die Gemeinde, nicht aber der einzelne Gemeindeglieder geltend machen kann. Es besteht dabei grundsätzlich kein Mitgestaltungsrecht der Gemeinde, sondern nur ein Anspruch auf gerechte Abwägung der Ortsbildbelange.

Wegen der Ortsbildverträglichkeit der Lärmschutzwände wurde dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung unter Abschnitt A.5.4.2.1 aufgegeben, sich mit der Stadt Sankt Augustin abzustimmen. Eine Begründung der Lärmschutzwände ist vorgesehen. Insoweit ist die optische Gestaltung als öffentlicher Belang zu berücksichtigen. Ein Anspruch der Einwander auf die Verwendung bestimmter Materialien besteht jedoch nicht.

Zu b.

Die Forderung nach der Erneuerung des Gleisuntergrundes aus Gründen des Erschütterungsschutzes der Wohnbebauung im Fasanenweg wird zurückgewiesen.

Eine Betroffenheit durch Erschütterungen ergäbe sich erst dann, wenn durch das Bauvorhaben die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht eingehalten würden und gleichzeitig die gegebene Vorbelastung um mehr als 25 % zunähme.

Dies ist im Bereich des Fasanenweges jedoch nicht der Fall. Der Fasanenweg liegt östlich der Strecke. Gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 14.2 A) wurde aufgrund der heutigen baulichen Situation für ein im Fasanenweg gelegenes Gebäude keine Überschreitung der Anhaltswerte gemessen. Für die zukünftige bauliche Situation prognostiziert das Gutachten für den Untersuchungsbereich östlich der Gleisanlage in relevanten Bereichen eine Verbesserung der vorhandenen Situation und keine Betroffenheiten aus erschütterungstechnischer Sicht.

Die Erschütterungssituation östlich der Bahntrasse verbessert sich, weil der erschütterungsträchtige Güterverkehr infolge der geänderten Gleisbelegungen von der Wohnbebauung abrücken wird. Der geplante S-Bahn-Verkehr wird das vorhandene Richtungsgleis Bonn - Troisdorf der Strecke 2324 nutzen, während der Güterverkehr von der Bebauung am Fasanenweg wegrücken wird, indem das heutige Richtungsgleis Bonn - Troisdorf auf dem jetzigen Richtungsgleis Troisdorf - Bonn der Strecke 2324 geführt und für das Richtungsgleis Troisdorf - Bonn neues Gleis gebaut wird. Das neu zu bauende Gleis erhält einen neuen, dem heutigen Stand der Technik entsprechenden Ober- und Unterbau.

B.4.24.22 Privatpersonen P 105 und P 106

Einwendung vom 05.03.2004

Die Privatpersonen P 105 und P 106 wenden gegen die Planung ein, dass dadurch ihr Grundstück massiv verkleinert und ein Wiederaufbau der bestehenden drei Garagen unmöglich werde. Die Einnahmen aus der Vermietung der Garagen seien aber unverzichtbar.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen. Dadurch wird auf den betroffenen Grundstücken die Nutzungsmöglichkeit eingeschränkt. Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen vom Flächenbedarf auf ein notwendiges Mindestmaß dimensioniert worden.

So ist die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender P 105 und P 106 von 153 m² auf 96 m² verringert worden. Dadurch kann ein ersatzloser Abriss der Garagen vermieden werden; diese werden nunmehr versetzt. Somit bleiben den Einwendern ihre Einnahmemöglichkeiten aus der Vermietung der Garagen erhalten. Für die unabdingbar benötigte Grundstücksteilfläche haben die Einwender einen Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende private Grundeigentum sind unvermeidlich und aus Gründen des mit dem Vorhaben verfolgten und unter Abschnitt B.1.1 dargestellten Zweckes gerechtfertigt.

B.4.24.23 Privatperson P 107

Einwendung vom 09.03.2004

Die Privatperson P 107 erhebt Einwände gegen die Planung und fordert

- a. den Neubau einer dreigleisigen Eisenbahnbrücke zur Siegquerung einschließlich eines ausreichend für den Gegenverkehr dimensionierten Fuß- und Radweges auf der Brücke, der von beiden Seiten der Sieg erreichbar sein müsse,
- b. den Bau einer Lärmschutzwand zwischen der Straßenüberführung der Autobahn A 560 (Bau-km 3,580) und der Straßenüberführung Auf der Mirz (Bau-km 4,003) und
- c. die Wiederherstellung der Treppenanlage an der Überführung Auf der Mirz.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 10.03.2005

Bewertung und Entscheidung

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Zu a.

Der Neubau einer dreigleisigen Siegbrücke mit für Gegenverkehr ausreichend bemessenen Geh- und Radwegen betrifft den Planfeststellungsabschnitt 1 und ist damit nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses für den Planfeststellungsabschnitt 2.

Zu b.

Die Forderung, eine Lärmschutzwand zwischen der Straßenüberführung der Autobahn A 560 und der Straßenüberführung Auf der Mirz zu errichten, ist hier unzulässig, da sie wiederum nicht den Planfeststellungsabschnitt 2 betrifft, sondern den Planfeststellungsabschnitt 1. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass im Planfeststellungsabschnitt 1 im angesprochenen Bereich eine Lärmschutzwand von Bau-km 3,603 bis Bau-km 3,986 vorgesehen ist.

Zu c.

Abwägungsbeachtlich sind nur schutzwürdige Belange. Der hier vorgetragene Belang bleibt aber unterhalb der Rechtsschwelle. Der Einwender hat auf Grund des Abwägungsgebotes nur ein subjektives Recht darauf, dass auch dieser Belang planerisch abgearbeitet wird (vgl. Vallendar, UPR 1999, 121 f.). Zu dieser Art von Belang gehört auch das mit den Forderungen vorgetragene Interesse an der Aufrechterhaltung einer vorteilhaften Verkehrsbeziehung. Der Entfall der Treppe an der Überführung kann durch eine geänderte Wegeführung zu Umwegen führen. In diesem Fall kann sich der betroffene Anwohner aber nicht auf ein der Planung entgegenstehendes Recht berufen.

Die Lage der Treppe und das Umfeld deuten auf eine geringe bis fehlende Bedeutung für den Fußgängerverkehr hin. Der untere Absatz der Treppe führt auf einen unbefestigten Pfad. Der obere Treppenabsatz endet auf der Straße Auf der Mirz, auf der sich kein Gehweg befindet. Die Wege, auf die der unbefestigte Pfad führt, sind auch auf dem Weg, der parallel zur Straße Auf der Mirz liegt und an der Kreuzung mit der Friedrich Hegel-Straße beginnt, erreichbar. Ein Bedarf für den Erhalt der Treppe ist nicht erkennbar.

B.4.24.24 Privatpersonen P 108 und P 109

Einwendungen vom 17.06.2008 und 18.01.2009

Die Privatpersonen P 108 und P 109 erheben folgende Einwände gegen die Planung:

- a. Das verwendete Kartenmaterial hätte nur bis zur Bebauung des Neubaugebietes Lichweg Bestand gehabt. Da die Straßen und Grundstücke des Neubaugebietes nicht in den Plänen eingetragen seien, sei eine genaue Zuordnung der Grundstücke zur den Belastungsräumen nicht möglich. Deshalb werde die Aktualisierung der Pläne und eine erneute Offenlage gefordert.
- b. Sämtliche Emissionen aller Emittenten müssten zusammengerechnet werden und dürften den Grenzwert nicht überschreiten.
- c. Der Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen sei nicht sinnvoll, da das Grundstück der Erholung diene. Es sei nicht zumutbar, bei geschlossenen Fenstern zu schlafen.
- d. Die beiden vorhandenen Terrassen könnten ab 22.00 Uhr wegen der Lärmbelastung nicht mehr der Erholung dienen. Eine Umgestaltung zum Wintergarten werde gefordert, damit wenigstens der Blick in den Garten möglich sei.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Zu a.

Eine Überarbeitung und anschließende erneute Offenlage der Planunterlagen ist nicht erforderlich. Zwar ist das Grundstück der Einwender nicht parzellenscharf aus den Unterlagen ersichtlich. Das ist aber auch insoweit nicht erforderlich, als das Grundstück nicht unmittelbar für die Durchführung des Bauvorhabens in Anspruch genommen wird. Die mittelbare Betroffenheit des Grundstücks durch die Schallimmissionen ist aber klar erkennbar. Vor daher sind die Anstoßfunktion und der Informationszweck der Auslegung der Planunterlagen erfüllt.

Darüber hinaus ist auch kein materiell-rechtlicher Fehler gegeben. Die einschlägigen Bebauungspläne der Stadt Sankt Augustin sind bei der Erstellung der schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt worden (vgl. Abschnitt 2 Nr. 12 der Anlage 14.1). Die Gebietsnutzung (hier allgemeines und reines Wohngebiet) geht auch eindeutig aus Anlage 5 zur schalltechnischen Untersuchung hervor.

Zu b.

Die Erstellung der schalltechnischen Untersuchungen ist fehlerfrei unter Zugrundelegung der einschlägigen Regelwerke erstellt worden.

Lärmvorbelastungen, also die vor dem Bau oder der wesentlichen Änderung des Verkehrsweges bereits tatsächlichen oder zulässigen Lärmbelastungen, sind ausweislich der Vorgaben der hier anzuwendenden 16. BImSchV nicht zu berücksichtigen. Allerdings gehen bei einer wesentlichen Änderung die gesamten Verkehrsgeräusche des geänderten Verkehrsweges in die Berechnung ein, nicht nur die durch die Änderung bewirkten zusätzlichen Geräusche. An der bestehenden und eine erhebliche Lärmbelastung verursachenden Strecke 2324, an der im Grunde genommen keine baulichen Änderungen vorgenommen werden, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke führen könnten, wird als Folge der gemeinsamen Betrachtung mit der neuen Strecke 2695 also auch eine Lärmsanierung vorgenommen.

In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurden auch diejenigen Bereiche weitergehend untersucht, bei denen eine erhebliche Lärmvorbelastung durch Eisenbahn- und Straßenverkehrslärm besteht und wo es durch eine Erhöhung des Lärms zu einer gesundheitsgefährdenden oder enteignend wirkenden Gesamtlärmbelastung kommen kann. Im Vergleich mit der bestehenden Situation werden die Bereiche mit bestehenden Summenpegelüberschreitungen deutlich reduziert. Auf der westlichen Seite der Bahnstrecke ergibt sich eine Pegelminderung des Summenpegels durch eine Reduzierung der Pegelanteile aus dem Schienenverkehr durch die geplante Lärmschutzwand zwischen Bahnstrecke und Autobahn sowie durch das Verfahren des besonders überwachten Gleises (vgl. Anlage 14.4).

Zu c.

Die Einwender haben dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Die Art der Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach § 2 der 24. BImSchV. Danach sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume vorzunehmen, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm im jeweils erforderlichen Umfang mindern. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der 24. BImSchV, insbesondere von § 3, können auch Rollläden zulässig sein. Im Übrigen wird zum passiven Lärmschutz auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A.5.4.3 und die Bewertungen unter Abschnitt B.4.6.3 verwiesen.

Zu d.

Eine Umgestaltung der Terrassen zu Wintergärten kann nicht erstattet bzw. angeordnet werden. Die Einwender machen geltend, die Terrassen, die Außenwohnbereich darstellten, könnten ab 22.00 Uhr aufgrund der hohen Lärmbelastung nicht mehr der Erholung dienen. Gleiche gelte auch für Teile des Gartens. Für den Außenwohnbereich bestehen aber keine Lärmschutzansprüche zur Nachtzeit, also ab 22.00 Uhr (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az.: 11 A 33/97).

B.4.24.25 Privatpersonen P 110 und P 111

Einwendungen vom 18.06.2008 und 20.01.2009

Die Privatpersonen P 108 und P 109 erheben die unter Abschnitt B.4.24.24 a. bis d. dargestellten Einwände gegen die Planung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Es wird auf die unter Abschnitt B.4.24.24. a. bis d. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

B.4.24.26 Privatpersonen P 112 und P 113

Einwendung vom 30.05.2008

Die Privatpersonen P 112 und P 113 erheben folgende Einwände gegen die Planung:

- a. Der Lärm aus dem Bahnverkehr, dem Autobahnverkehr und der Umgehungsstraßenplanung sowie der mit der Ausweisung des Gewerbegebietes Menden entstehende Lärm müssten als Gesamtlärmbelastung berücksichtigt werden.
- b. Es bestehe ein Rechtsanspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Zu a.

Eine Summenpegelbetrachtung der Lärmimmissionen aus Eisenbahn- und Autobahnverkehr wurde grundsätzlich für die Bereiche erstellt, in denen gesundheitsgefährdende Lärmpegel von 70 bis 75 dB(A) am Tag bzw. 60 bis 65 dB(A) in der Nacht zu befürchten waren.

Das Grundstück der Einwender erreicht diese Werte bei weitem nicht. Der deutlich niedriger anzusetzende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag wird deutlich eingehalten. In der Nacht wird ein Beurteilungspegel von 51 dB(A) erreicht. Damit wird der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht zwar überschritten, der Beurteilungspegel bleibt aber immer noch deutlich unterhalb der Lärmpegel, ab denen eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten ist.

Daher wäre auch der Lärm einer geplanten Umgehungsstraße und eines geplanten Gewerbegebietes nicht zu berücksichtigen.

Zu b.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG haben Betroffene prinzipiell einen Anspruch auf Vollschutz, d.h. auf Einhaltung der Grenzwerte nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Davon sind gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die unter den Abschnitten B.4.6.6.3 bis B.4.6.6.5 dargestellt ist, wurde eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen. Es wurde zunächst untersucht, was für eine optimale, d.h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Soweit sich diese als unverhältnismäßig herausstellte, wurden ausgehend vom dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorgenommen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es wurde auch geprüft, ob nicht sichergestellt werden kann, dass für keinen oder möglichst wenige Nachbarn des Schienenweges spürbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, Az.: 11 A 50/97, NVwZ-RR 1999, 725 - 729).

Als Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung wurden die unter Abschnitt A.5.4.2.1 aufgeführten Lärmschutzwände mit Höhen zwischen 2,5 m und 4,0 m festgesetzt. Mit dem als aktive Lärmschutzmaßnahme eingeführten und unter Abschnitt A.5.4.2.2 festgesetzten Verfahren des besonders überwachten Gleises wird eine weitere Pegelreduzierung erreicht. Danach noch bestehende Grenzwertüberschreitungen werden durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes entsprechend Abschnitt A.5.4.3 aufgefangen. Die Einwender haben dem Grunde nach einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Im Übrigen wird zum passiven Lärmschutz auf die Bewertungen unter Abschnitt B.4.6.3 verwiesen.

B.4.24.27 Privatpersonen P 114 und P 115

Einwendungen vom 12.06.2008

Die Privatpersonen P 114 und P 115 erheben die unter Abschnitt B.4.24.26 a. und b. dargestellten Einwände gegen die Planung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die unter Abschnitt B.4.24.26. a. und b. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

B.4.24.28 Privatpersonen P 116 und P 117

Einwendungen vom 15.06.2008

Die Privatpersonen P 116 und P 117 erheben die unter Abschnitt B.4.24.26 a. und b. dargestellten Einwände gegen die Planung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Es wird auf die unter Abschnitt B.4.24.26. a. und b. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

B.4.24.29 Privatpersonen P 118 und P 119

Einwendung ohne Datum, eingegangen bei der Stadt Sankt Augustin am 13.06.2008

Die Privatpersonen P 118 und P 119 erheben die unter Abschnitt B.4.24.26 a. und b. dargestellten Einwände gegen die Planung.

Gegenäußerung der DB ProjektBau GmbH vom 26.08.2008

Bewertung und Entscheidung

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Einwendungen auf das Wohngrundstück der Einwender bezieht und nicht auf das angegebene Nachbargrundstück.

Es wird auf die unter Abschnitt B.4.24.26. a. und b. ausgeführten Bewertungen und Entscheidungen verwiesen.

B.4.24.30 Unzulässige Einwendungen von Privatpersonen

Privatperson P 120

Einwendung vom 06.03.2004

Die Privatperson P 120 erhebt Einwand gegen die Planung, die Begründung des Einwands werde nachgereicht.

Bewertung und Entscheidung

Der Einwand ist unzulässig, da die mit dem Einwand angekündigte Nachlieferung der Begründung nicht erfolgt ist.

Die Einwendung muss ein Mindestmaß an inhaltlicher Substantiierung aufweisen, damit die berührten Belange erkennbar sind. Die Einwendung muss in groben Zügen erkennen lassen, dass und in welcher Hinsicht (aus Sicht des Einwenders) Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung bestehen und inwieweit er in seinen Rechten berührt zu sein glaubt. Das schlichte Nein, der bloße allgemeine Protest oder die grundsätzliche Ablehnung eines Vorhabens ohne zusätzliche, auf den Einwender bezogene Erwägungen, reichen nicht aus.

Privatpersonen P 121 und P 122

Einwendung vom 17.04.2004

Die Privatpersonen erheben Einwände gegen die Planung. Sie befürchten erhöhten Lärm, erhöhte Schmutzbelästigung, erhebliche Erschütterungen und Rissbildung.

Bewertung und Entscheidung

Die Einwände sind unzulässig, da die Einwände präkludiert sind.

Gemäß § 20 Abs. 2 AEG sind Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Darauf ist in der Bekanntmachung der Offenlage der Planunterlagen hingewiesen worden.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Abschluss der Anhörungsverfahren aller fünf Planfeststellungsabschnitte und in Kenntnis aller vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken umfassend die öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Sie ist nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehenden, von dem Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange überwiegen und die beantragte Maßnahme geeignet und geboten ist, das angestrebte Planungsziel zu erreichen.

Die Planung mit den angeordneten Schutzvorkehrungen und Auflagen berücksichtigt die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Damit ist eine wirksame Umweltvorsorge sichergestellt. Es ist auch davon auszugehen, dass nach den für die anderen Planfeststellungsabschnitte vorliegenden Erkenntnissen auch bei einer Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

Abschnittsübergreifend ist bei der Abwägung berücksichtigt worden, dass die Linienführung des Gesamtvorhabens bereits Gegenstand von den Planfeststellungsverfahren vorgelagerten Planungen war.

Anhand der vorliegenden Planunterlagen für das Gesamtvorhaben des Neubaus der S-Bahn S 13 Troisdorf - Bonn-Oberkassel und anhand der bereits durchgeführten Erörterungstermine für alle Planfeststellungsabschnitte ist festzustellen, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenpflicht beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) i.V.m. § 2 Abs. 1 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) vom 05.04.2001 (BGBl. I S. 562) i.V.m. Nr. 2.1 des Gebührenverzeichnisses, jeweils in der aktuellen Fassung.

B.7 Geltungsdauer des festgestellten Plans

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 18c Nr. 1 AEG).

C 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 und für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 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 sechs 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 staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung 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.

Beim Oberverwaltungsgericht kann die Klage gemäß der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Land Nordrhein-Westfalen vom 01.12.2010 auch auf elektronischem Weg erhoben werden.

D Ausfertigung

Dieser Planfeststellungsbeschluss einschließlich Plansatz wird vierfach gefertigt:

1. Ausfertigung für die Deutsche Bahn AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Köln
2. Ausfertigung für die Offenlage bei der Stadt Siegburg
3. Ausfertigung für die Offenlage bei der Stadt Sankt Augustin
4. Ausfertigung für das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln

Köln, 24.02.2011

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
60122/60101 Pap 212/03

Im Auftrag

(Goebels)