



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az.: 64134-601pa/009-2014#006
VMS-Nr.: 3318287
Datum: 15. März 2017

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

„ABS4, II. Bauabschnitt, PFA 1 Eschweiler“,

in der Gemeinde Stadt Eschweiler

Bahn-km 56,000 bis 57,150

der Strecke 2600 Köln – Aachen (Bundesgrenze)

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
RB West
I.NP-W-D (KöI)
Brügelmannstr. 16-18
50679 Köln**

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil		4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.1	Planunterlagen	5
A.2	Besondere Entscheidungen	6
A.2.1.	Konzentrationswirkung	6
A.3	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	7
A.3.1	Unterrichtungspflichten	7
A.3.2	VVF BAU und VV BAU-STE, VV IST	7
A.3.3	Abweichung von Regelwerken	7
A.3.4	Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens	7
A.3.5	Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung	8
A.3.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	9
A.3.7	Straßen, Wege, Zufahrten	10
A.3.8	Lärmschutz	10
A.3.8.1	Lärmschutz während der Bauausführung	10
A.3.8.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen (BüG)	11
A.3.8.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	12
A.3.9	Umweltfachliche Bauüberwachung	13
A.3.10	Erschütterungsschutz	13
A.3.10.1	Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb	13
A.3.11	Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr	13
A.3.11.1	Absicherung der Baustelle	13
A.3.11.2	Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze	13
A.3.12	Arbeitsschutz	14
A.3.13	Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	14
A.3.14	Bauschutt und Abfall	19
A.3.15	Bodenschutz und Altlasten	20
A.3.16	Bodendenkmalschutz	21
A.3.17	Kampfmittelbeseitigung	21
A.3.18	Anzeigenpflichten nach Baustellenverordnung	22
A.4	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	22
A.5	Kosten	22
B. Begründung		22
B.1	Sachverhalt	23
B.1.1	Vorhaben	23
B.1.1.1	Anlass und Ziele des Vorhabens	23
B.2	Verfahren	24
B.2.1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	24
B.2.2	Anhörungsverfahren	24
B.2.2.1	Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	24
B.2.2.2	Öffentliche Planung	27
B.2.2.3	Vereinigungen	28
B.2.2.4	Erörterung	28
B.2.2.5	Deckblatt	28
B.2.2.6	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	29
B.3	Verfahrensrechtliche Bewertung	29
B.3.1	Rechtsgrundlage	29
B.3.2	Zuständigkeit	29
B.4	Umweltverträglichkeit	29
B.4.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	29
B.4.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	30
B.4.2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVP	30

B.4.2.2	Bewertung nach § 12 UVPG	43
B.5	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	44
B.5.1	Planrechtfertigung	44
B.5.2	-entfällt-	44
B.5.3	Variantenentscheidung	45
B.5.3.1	Varianten	45
B.5.4	Schallschutz	45
B.5.4.1	Planerischer Schallschutz	46
B.5.4.2	Aktiver Lärmschutz	46
B.5.4.3	Passiver Schallschutz	49
B.5.4.4	Konzeption des Schallschutzes	51
B.5.4.4.1	Schalltechnisch untersuchte Varianten	51
B.5.4.4.2	Baulärm	53
B.5.5	Erschütterungsschutz	54
B.5.6	Sekundärer Luftschall	55
B.5.7	Elektromagnetische Felder	57
B.5.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	58
B.5.9	Naturschutz und Landschaftspflege	60
B.5.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	61
B.5.11	Denkmalschutz	61
B.5.12	Land- und Forstwirtschaft	61
B.5.13	Brand- und Katastrophenschutz	62
B.5.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	62
B.5.15	EG-Prüfverfahren	62
B.5.16	Abweichungen von gültigen Regelwerken	63
B.5.17	UIG und ZiE	63
B.5.18	Kampfmittelbergung	63
B.5.19	Bauzeitliche Beeinträchtigungen	63
B.5.20	Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriff in Rechte Dritter	63
B.5.21	VV BAU und VV BAU-STE	66
B.5.22	Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	66
B.5.23	Bewertung der Einwendungen Privater	113
B.6	Gesamtabwägung	118
B.7	Kostenentscheidung	119
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	119

Auf Antrag der DB Netz AG (im Folgenden: die Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ABS 4, II. Bauabschnitt, PFA 1 Eschweiler, Bahn-km 56,000 bis 57,150 der Strecke 2600 Köln – Aachen (Bundesgrenze)“, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Im Rahmen der Realisierung eines gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke Köln – Aachen – Bundesgrenze Deutschland/Belgien (ABS 4) ein wichtiges Teilstück der West-Ost-Magistrale Paris - Brüssel – Köln – Amsterdam/London (PBKAL).

Die Strecke gehört zum Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (TEN-HGV) und unterliegt den TSI-Regularien.

Im Rahmen der „Netzkonzeption 2030“ ist dieses Projekt als Bestandteil des Basisnetzes zum BVWP 2015 angemeldet worden.

Der Ausbau erfolgt in drei Ausbauabschnitten. Der Ausbauabschnitt II sieht einen punktuellen Ausbau der bestehenden Infrastruktur im Abschnitt Düren – Aachen vor. In der ersten Baustufe des 2. Ausbauabschnittes werden qualitätssteigernde Maßnahmen in den Abschnitten Eschweiler und Aachen Rothe Erde umgesetzt, die zu einer Verbesserung und Stabilisierung in der Betriebsführung führen werden.

Des Weiteren schafft die erste Baustufe die Voraussetzung, um im Zusammenwirken mit künftigen Baustufen eine Kapazitätserweiterung zu erreichen. In diese Kapazi-

tätsbetrachtung werden auch die Zulaufstrecken des Korridors, z. B. von Aachen West und der Knoten Aachen Hbf selbst mit einbezogen.

Im Bereich der Stadt Eschweiler wird am Hauptbahnhof Eschweiler das Gleis 4, Überholungsgleis Richtung Köln, verlängert und die Personenverkehrsanlagen erneuert. Die Bahnsteige werden auf 76 cm über SO aufgehöhht, der Personentunnel erhält neue Aufzüge um eine behindertengerechte Erschließung gewährleisten zu können. Die Treppeneinhausungen werden durch neue ersetzt und der Hausbahnsteig erhält ein neues Bahnsteigdach im Bereich des EG. Die signaltechnischen Anlagen werden auf ESTW-Technik umgestellt.

Der PFA 1 Eschweiler beginnt in km 56,000 und endet in km 57,150. Dieser Abschnitt erstreckt sich zwischen dem noch vorhandenen Bahnübergang BÜ Jägerspfad und dem Ichenberger Tunnel.

Weitere Einzelheiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht		
2	Übersichtsplan	ÜLP	Nur zur Info
3	Verkehrsanlagen		
3.1	Lageplan (einschl. Entwässerung Baustraße) 56,0+00 – 56,6+00	LP1	
3.2	Lageplan (einschl. Entwässerung Baustraße) 56,6+00 – 57,1+50	LP2	
3.3	Bahnsteigausstattungsplan		
3.4	Querschnitt 56,1+70	QP 56,1+70	
3.5	Querschnitt 56,2+50	QP 56,2+50	
3.6	Querschnitt 56,7+80	QP 56,7+80	
3.7	Querschnitt 56,8+30	QP 56,8+30	
3.8	Querschnitt 56,9+50	QP 56,9+50	
3.9	Querschnitt 56,9+80	QP 56,9+80	
4	Bauwerke		
4.1	Bauwerksplan PU	DP BK1	
4.2	Bauwerksplan PU Details	DP BK2	
4.3	Verbauplan Bereich Aufzüge	VP BK1	
4.4	Verbauplan Bereich Hebeanlage	DP VP2	
4.5	Behelfsbrücke	DP VP3	
4.6	Bahnsteigüberdachung	DP BÜ1	
4.7	Signalausleger	DP BK1	
4.8	ESTW – Modul	DP 1	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Bemerkung
5	Bauwerksverzeichnis		
5.0	Bauwerksverzeichnis		
5.1	Bauwerksplan (zu Bauwerksverzeichnis) 56,0+00 – 56,6+00	LP 1	
5.2	Bauwerksplan (zu Bauwerksverzeichnis) 56,6+00 – 57,1+50	LP 2	
6	Grunderwerb		
6.0	Grunderwerbsverzeichnis		
6.1	Lageplan Grunderwerb	LP 1	
6.2	Lageplan Grunderwerb	LP 2	
7	Wasserrechtliche Erlaubnis entfällt		
8	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
8.1	Textteil LBP		
8.2.1	LBP Bestands- und Konfliktplan	LBP 1/1	
8.2.2	LBP Bestands- und Konfliktplan	LBP 1/2	
8.3.1	LBP Maßnahmenplan	LBP 2/1	
8.3.2	LBP Maßnahmenplan	LBP 2/2	
8.4	Artenschutzfachbeitrag		
9	Umweltverträglichkeitsstudie (nur zur Info)		Nur zur Info
9.1	Textteil UVS		
9.2.1	UVS Bestand und schutzgutübergreifende Konfliktschwerpunkte	UVS 1/1	Nur zur Info
9.2.2	UVS Bestand und schutzgutübergreifende Konfliktschwerpunkte	UVS 1/2	Nur zur Info
10	Schall- / Erschütterungstechnische Untersuchungen (nur zur Information)		Nur zur Info
10.1	Schalltechnische Untersuchung		Nur zur Info
10.2	Erschütterungstechnische Untersuchung		Nur zur Info
10.3	Gutachten zu Baulärm und Bauerschütterung		Nur zur Info
11	Weitere Anlagen (nur zur Information)		Nur zur Info
11.1	Nachweis ausreichender Rettungswege		Nur zur Info
11.2	Baugrundgutachten		Nur zur Info
11.3	BOVEK Feinkonzept		Nur zur Info
11.4	Protokolle		Nur zur Info
11.5	Liste der Träger öffentlicher Belange (TÖB)		Nur zur Info
11.6	Brandschutzkonzept ESTW-A Modulgebäude		Nur zur Info

A.2 Besondere Entscheidungen

A.2.1 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilli-

gungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.3 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.3.1 Unterrichtungspflichten

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

A.3.2 VV BAU und VV BAU-STE, ggf. VV IST

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

A.3.3 Abweichung von Regelwerken

- keine –

A.3.4 Anzeigepflichten im Rahmen des EG-Prüfverfahrens

Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin, soweit das Vorhaben den Bau bzw. die Umrüstung von Eisenbahninfrastruktur des transeuropäischen Netzes betrifft, gemäß §§ 6, 9 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) i.V.m. §§ 2, 4 der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST), beim Eisenbahn-Bundesamt prüfen zu lassen hat, ob das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf. Wenn das Vorhaben einer Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV bedarf, hat die Vorhabenträgerin die EG-Prüfung bei einer benannten Stelle zu beantragen. Weicht die Planung von den Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ab, so hat die Vorhabenträgerin 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 die Vorhabenträgerin die Genehmigung der Planänderung rechtzeitig vor Durchführung der Baumaßnahmen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

A.3.5 Beanspruchung von Grundeigentum, Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen (Anlage 6) für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, schriftliche Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Nach §§ 22 und 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. NW S. 570) hat die Vorhabenträgerin 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.

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

Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin, in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer, eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wieder herzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

Bei den zur Rekultivierung vorgesehenen Baustelleneinrichtungsf lächen ist eine rückstands- freie Räumung der Flächen von Fremdstoffen, eine Tiefenlockerung des Untergrundes und das Aufbringen des zwischengelagerten Oberbodens erforderlich.

A.3.6 Infrastrukturleistungen und sonstige Anlagen Dritter

Es gilt allgemein:

Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren.

Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

Es gilt im Besonderen:

Deutsche Telekom

Schreiben vom 16.12.15 – PTI 24, PB1

Unitymedia

Schreiben vom 16.11.15 – 167361

DB Kommunikationstechnik GmbH

Schreiben vom 12.11.15 – T.CVP 22

Vodafone GmbH

e-mail vom 27.11.15 TLPT-W

Westnetz GmbH

Schreiben vom 19.11.15 – DRW-V-WP/Rö

Regionetz GmbH

Schreiben vom 18.12.15 – TP-P

A.3.7 Straßen, Wege, Zufahrten

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 dem Straßenbaulastträger 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.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Einhaltung dieser Nebenbestimmungen durch die bauausführenden Firmen sicherzustellen.

A.3.8 Lärmschutz

A.3.8.1 Lärmschutz während der Bauausführung

Allgemeine Regelungen

§22 BImSchG i. V. m. TA Lärm, die AVV Baulärm und die Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) in jeweils geltender Fassung sind zu beachten.

Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (im Folgenden AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte sind einzuhalten. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche Vorbelastung um mehr als 3 dB (A) überschritten werden, sind durch die Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen vorzusehen (mobile Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen, z. B. Betriebszeiten beschränkungen).

Baustellenverkehr

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 Füh-

zung des Straßenverkehrs, sondern auch die Geh- und Radwegführung. Die Baustelle ist zu öffentlichen Verkehrsflächen hin nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung abzusichern.

Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Einsatz mobiler Abschirmungen bei kleinräumigen Tätigkeiten und eingesetzten Maschinen wie z. B. bei Arbeiten mit Presslufthämmern,
- Verzicht auf Rottenwarnanlagen und Einsatz fester Absperrungen bzw. Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar.

Überwachungsmaßnahmen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen hat der Vorhabenträger durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Baulärmverantwortlicher

Der Vorhabenträger hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlicher Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Information der Anlieger

Der Vorhabenträger hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

A.3.8.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

- keine -

A.3.8.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigter) der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten die notwendigen Kosten für die nach (analoger Anwendung) der 24. BImSchV erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 10 der Planunterlagen zu entnehmen. Liegt eine bauliche Anlage nur teilweise in dem gekennzeichneten Bereich, gilt zunächst die gesamte bauliche Anlage als grundsätzlich anspruchsberechtigt.

Die Vorhabenträgerin 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.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Inbetriebnahme 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.3.9 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des "Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, wenn Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.3.10 Erschütterungsschutz

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dass - soweit Baumaßnahmen zur Einleitung dynamischer Lasten in den Untergrund führen - ausschließlich Bauverfahren zum Einsatz kommen, die als erschütterungsarm nach dem Stand der Technik einzustufen sind.

A.3.10.1 Einwirkungen von Erschütterungen auf Bauwerke durch den Baubetrieb

Die Vorhabenträgerin 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. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken gutachterlich zu überwachen und zu dokumentieren.

A.3.11 Baustelleneinrichtung und Baustellenverkehr

A.3.11.1 Absicherung der Baustelle

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

A.3.11.2 Nutzung öffentlicher Straßen, Wege und Plätze

Die Vorhabenträgerin 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 All-

gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vorab zu beantragen.

Verschmutzungen der Straßen und Wege sind zu vermeiden. Entstandene Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen.

A.3.12 Arbeitsschutz

Bei der Planung und Ausführung der baulichen Maßnahme sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) vom 10. Juni 1998 zu beachten.

Die Antragstellerin hat einen qualifizierten SiGeKo mit der Überwachung der baulichen Maßnahme im Hinblick auf die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen zu beauftragen.

Die Vorgaben der:

- DGUV-V 72 „Eisenbahnen“ (vorher GUV-V D 30.1)
- DGUV-V 77 „Arbeiten in Gleisen“ (vorher BGV D33)
- DGUV-R 101-024 „Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (vorher GUV-R 2150)
- DGUV-I 201-021 „Sicherheitshinweise bei Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 781)
- DGUV-I 201-051 „Arbeiten an Bahnanlagen im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (vorher GUV-I 8603)
- DGUV-I 214-055 „Sonstige Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb“ (vorher GUV-I 8605)
- DGUV-I 201-048 (bisher GFI 5102) „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, Baustein Merkblatt

sind zu beachten.

A.3.13 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen sind zwingend zu beachten und entsprechend durchzuführen.

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Errichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umwelleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf den Baustellen Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahmen folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3.) umzusetzen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf Dauer in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern.

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß DN 18920/RAS-LG4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18915 – 19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.

Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der LANUV empfohlene standortgerechte Saatgutmischen zu verwenden.

Bei der Durchführung und der Pflege der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.

Zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind der HLB sowie der ULB schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die Landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Telefon mitzuteilen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der Landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HLB sowie der ULB umgehend schriftlich mitzuteilen.

Die Umsetzungskontrolle der Landschaftspflegerischen Maßnahme ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HLB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die Umweltfachliche Bauüberwachung zugegen ist.

Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) hat in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen von diesem Bescheid sind rechtzeitig beim Eisenbahn-Bundesamt als Planänderung zur Genehmigung einzureichen.

Kompensation

Die folgenden Kompensationsmaßnahmen sind Gegenstand der Planfeststellung:

Schutzmaßnahmen sind z. B.:

- Vorkehrungen zum Schutz von Gehölzen im Baustellenbereich,
- sachgerechte Auswahl der Flächen für Baustelleneinrichtungen,
- Begrenzung der Arbeitsbreite beim Bau auf das unbedingt erforderliche Maß zum größtmöglichen Schutz des Bodens vor Verdichtungen und Verschmutzungen und zum Schutz des Vegetationsbestandes.

Im Plangebiet des PFA 1 befinden sich mehrere Altlaststandorte bzw. Altlastenverdachtsflächen.

Für die Nutzung dieser Flächen als BE-Fläche ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

1. Untersuchung der Flächen vor Beginn der Nutzung als BE-Fläche
2. Auskoffern des anstehenden Bodens soweit technisch erforderlich
3. Abdecken des restlichen anstehenden Bodens mit Folie
4. Aufbringen von Schotter zur Gewährleistung der Tragfähigkeit des Untergrundes auf der BE-Fläche
5. Ausbau und reguläre Entsorgung des Schotters nach Beendigung der Bauphase
6. Wiederherstellung der Flächen nach den Erfordernissen der Eigentümer.

Soweit Wurzelstöcke auf belasteten Flächen vorhanden sind, müssen diese vor dem Einbringen des Schotters ausgefräst werden, um eine Wiederherstellung der Fläche nach Abschluss der Bauphase zu ermöglichen.

Sollte die Untersuchung der Flächen oder einer der weiteren Arbeitsschritte Hinweise auf eine mögliche Kontamination der Fläche erbringen, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die weitere Vorgehensweise mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass eine baubedingte Mobilisierung von Altlasten weitgehend ausgeschlossen werden kann. Es sind somit keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Zu den Schutzmaßnahmen gehört auch der Ressourcen schonende Umgang mit dem Niederschlagswasser. Im Sinne des Landeswassergesetzes ist bei der Planung der Entwässerungsanlagen das Ziel zu verfolgen, das Niederschlagswasser ortsnah dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Als letzte Alternative wird das Niederschlagswasser in die Kanalisation geleitet.

Schutz, Rekultivierungs- und Gestaltungs- sowie Aufwertungsmaßnahmen

Bezeichnung	Maßnahmenbeschreibung
S 1.1	Einrichtung von Bautabuzonen, Schutz von Biotopen, Vegetationsbeständen und Lebensräumen
S 1.2	Bauzeitenregelung, Einhaltung von Fäll- und Rückschnittzeiten gem. § 39 BNatSchG
R 2.1	Rekultivierung von BE-Flächen durch Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen und anschließender Sukzession
R 2.2	Rekultivierung von BE-Flächen durch Ansaat und Pflanzung von Hochstämmen nach Rückbau der Baustelleneinrichtungen, Bodenbearbeitung, Wiederherstellung einer Grünfläche mit Biotop- und Erholungsfunktion sowie zur Verbesserung des Landschafts- und Ortsbildes
RA 2.3	Rückbau nicht mehr benötigter Bahnsteiglängen
G 2.4	Anlage eines Gehölzstreifens zwischen dem Hausbahnsteig und dem P+R Parkplatz am Hbf Eschweiler

Artenschutzmaßnahmen/Abschluss/Monitoring

Nach Auswertung der vorhandenen Daten zu den planungsrelevanten Arten kann ausgeschlossen werden, dass die betroffenen Flächen und Eingriffsbereiche wesentliche Funktionen für die planungsrelevanten Tierarten aufweisen.

Für die Brutvögel ist aufgrund der im Naturschutzgesetz formulierten Einschränkungen für den Gehölzrückschnitt in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar, somit außerhalb der Brutzeit der Vögel, nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen. Für sie müssen keine weitergehenden Maßnahmen aus Sicht des Artenschutzes ergriffen werden.

Entsprechendes gilt für die Gruppe der Fledermäuse. Von dem Vorhaben sind keine geeigneten Gebäude, keine Höhlenbäume und keine Altholzbestände betroffen, die als Winter- oder Zwischenquartier für Fledermäuse fungieren.

Lebensräume der planungsrelevanten Amphibien sind ebenfalls nicht von der Baumaßnahme betroffen.

Die Artenschutzprüfung hat gezeigt, dass das geplante Vorhaben – unter Beachtung und Umsetzung der als verbindlich geltenden Sicherungs- und Minimierungsmaßnahmen für alle Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten unter den Gesichtspunkten der artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 und § 45 Abs. 8 BNatSchG als verträglich einzustufen ist.

Die Verbotstatbestände des § 19 (3) BNatSchG werden für alle streng geschützten Arten nicht berührt und stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Unter Beachtung der genannten Maßnahmen treten keine Verstöße gegen die Zugriffsverbote des BNatSchG auf.

Das geplante Vorhaben ist somit unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

Alle Maßnahmen müssen ein Jahr nach Inbetriebnahme der Anlage umgesetzt sein.

Die ausweislich des Konfliktplans erforderlichen Rückschnitte, Fällungen und Rodungen sind mit dem vorliegenden Beschluss genehmigt. Dies umfasst auch ggf. erforderliche Befreiungen nach der Baumschutzsatzung der betroffenen Kommunen bzw. Kreise.

Alle anzulegenden Schutzzäune sind regelmäßig durch die Umweltfachliche Bauüberwachung zu kontrollieren und erforderlichenfalls dem Bauverlauf anzupassen. Schäden sind unverzüglich auszubessern.

Sollten im Bauverlauf unplanmäßig Gehölze beschädigt oder beseitigt werden, die durch die Baumschutzsatzung der jeweils betroffenen Kommunen geschützt sind, ist unverzüglich die betroffene Kommune zu unterrichten. Weiterhin ist unverzüglich eine Planergänzung beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen, die Vorschläge für die erforderlichen Ausgleichspflanzungen enthält und mit den betroffenen Kommunen abgestimmt sind. Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bleibt den jeweiligen Kommunen vorbehalten.

Sollte sich im Bauverlauf die Beseitigung von nach der Baumschutzsatzung der jeweiligen Kommunen geschützten Gehölzen als unumgänglich erweisen, ist zuvor ein Antrag auf Planergänzung beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag muss Vorschläge für die erforderlichen Ausgleichspflanzungen enthalten und mit der ULB abgestimmt sein.

Die Rodungs-, Fällungs- und rückschnittmaßnahmen sowie das Entfernen und Abschieben von Ruderalflächen sind außerhalb der Monate März bis September auszuführen.

A.3.14 Bauschutt und Abfall

Es gilt allgemein:

Die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes, des Landesabfallgesetzes und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen sind bei der Beseitigung/Verwertung von Abfall zu beachten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen.

Nach dem Landesabfallgesetz (§ 5 Abs. 4 Satz 2 Landesabfallgesetz) sind bei der Durchführung von Baumaßnahmen, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander

getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist.

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw. durch die vorangegangene Nutzung entstandene umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden (Geruch, Aussehen etc.), sind die zuständigen Behörden unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise ist einvernehmlich abzustimmen.

Für alle Baustellenbereiche, in denen gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen bzw. Verunreinigungen des Schotters zu erwarten sind, ist das Baupersonal durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Gesundheitsgefährdungen zu bewahren. Dazu ist mit der zuständigen Behörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 4, vor Beginn der Baumaßnahme einvernehmlich abzustimmen, welche Schutzmaßnahmen erforderlich und angemessen sind.

Die Aufnahme weiterer Nebenbestimmungen, insbesondere arbeitsschutzrechtlicher Art, bleibt vorbehalten.

Im Falle einer Entsorgung von Material \geq Z2 ist gemäß Nachweisverordnung ein entsprechender Entsorgungsnachweis zu führen. Dieser ist vorab der zuständigen Behörde vorzulegen. Erst nach deren Zustimmung darf mit der Entsorgung begonnen werden.

A.3.15 Bodenschutz und Altlasten

Im Plangebiet befinden sich lt. Erkundungen und Voruntersuchungen altlastenverdächtige Flächen bzw. schädliche Bodenveränderungen. An die Entsorgung von Aushubmaterialien sind erhöhte Anforderungen zu stellen.

Die Erdarbeiten sind gutachterlich zu begleiten. Der/die Gutachter/in ist vor Beginn der Erdarbeiten schriftlich mit Vorlage der Auftragsbestätigung per E-Mail an raimunde.jaeger@staedteregion-aachen.de zu benennen. Spätestens 4 Wochen nach Abschluss ist ein gutachterlicher Bericht der unteren Bodenschutzbehörde der StädteRegion Aachen vorzulegen. Sollten keine kontaminierten Böden angetroffen werden, so ist auch dies schriftlich durch den/die Gutachter/in zu dokumentieren. Bauliche Eingriffe in potentiell schadstoffbelastete Bereiche sind als Arbeiten im kontaminierten Bereich anzusehen und entsprechen zu beauftragen. Hierbei sind die arbeits- und umgebungsschutzrechtlichen Vorgaben der BGR 128 (Richtlinie Kontaminierte Bereiche, Berufsgenossenschaftliche Regeln) uneingeschränkt zu berücksichtigen.

Der bei den Erdaushubarbeiten ggf. anfallende kontaminierte Aushub ist zu separieren und ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen/verwerten. Ggf. kann kontaminierter Aushub im Bereich derselben Altlasten(verdachts) fläche in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde wieder eingebaut werden.

Für den Fall, dass bei Erdarbeiten Feststellungen im Hinblick auf organoleptisch (z. B. geruchlich oder visuell) auffälliges Bodenmaterial gemacht werden, die von den bisherigen Kenntnissen abweichen, ist das Umweltamt der StädteRegion Aachen (A 70.4, Fachbereich Bodenschutz, Altlasten und Abfall, Zollernstr. 10, 52070 Aachen, Tel.: 0241 / 5198-2407, -2603 oder -2159) unverzüglich zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu unterrichten.

A.3.16 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.3.17 Kampfmittelbeseitigung

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer als 20.000 m² spätestens sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

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 Polizeidienst-

stelle oder der Kampfmittelräumdienst zu verständigen; deren Anweisungen ist Folge zu leisten.

A.3.18 Anzeigepflichten nach der Baustellenverordnung

Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV) fordert vom Bauherren, spätestens 2 Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Mindestangaben siehe Anhang I BaustellV) an die zuständige Behörde (Bezirksregierung Köln) zu übermitteln, wenn folgende Voraussetzungen gegeben 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 oder werden von diesen besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Verordnung ausgeführt, so muss zusätzlich ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden.

Grundsätzlich sind für alle Baustellen, auf denen Beschäftigte mehrere Arbeitgeber tätig werden, ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen.

Anforderungen an die fachliche Eignung von Koordinatoren sind den „Regeln für Arbeitsschutz auf Baustellen“ (RAB 30) zu entnehmen.

A.4 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.5 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

B.1.1.1 Anlass und Ziele des Vorhabens

Im Rahmen der Realisierung eines gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke Köln – Aachen – Bundesgrenze Deutschland/Belgien (ABS 4) ein wichtiges Teilstück der West-Ost-Magistrale Paris - Brüssel – Köln – Amsterdam/London (PBKAL).

Die Strecke gehört zum Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (TEN-HGV) und unterliegt den TSI-Regularien.

Im Rahmen der „Netzkonzeption 2030“ ist dieses Projekt als Bestandteil des Basisnetzes zum BVWP 2015 angemeldet worden.

Der Ausbau erfolgt in drei Ausbauabschnitten. Der Ausbauabschnitt II sieht einen punktuellen Ausbau der bestehenden Infrastruktur im Abschnitt Düren – Aachen vor. In der ersten Baustufe des 2. Ausbauabschnittes werden qualitätssteigernde Maßnahmen in den Abschnitten Eschweiler und Aachen Rothe Erde umgesetzt, die zu einer Verbesserung und Stabilisierung in der Betriebsführung führen werden.

Des Weiteren schafft die erste Baustufe die Voraussetzung, um im Zusammenwirken mit künftigen Baustufen eine Kapazitätserweiterung zu erreichen. In diese Kapazitätsbetrachtung werden auch die Zulaufstrecken des Korridors, z. B. von Aachen West und der Knoten Aachen Hbf selbst mit einbezogen.

Allgemeine Beschreibung

Im Bereich der Stadt Eschweiler wird am Hauptbahnhof Eschweiler das Gleis 4, Überholungsgleis Richtung Köln, verlängert und die Personenverkehrsanlagen erneuert. Die Bahnsteige werden auf 76 cm über SO aufgehört, der Personentunnel erhält neue Aufzüge um eine behindertengerechte Erschließung gewährleisten zu können. Die Treppeneinhausungen werden durch neue ersetzt und der Hausbahnsteig erhält ein neues Bahnsteigdach im Bereich des EG. Die signaltechnischen Anlagen werden auf ESTW-Technik umgestellt.

Der PFA 1 Eschweiler beginnt in km 56,000 und endet in km 57,150. Dieser Abschnitt erstreckt sich zwischen dem noch vorhandenen Bahnübergang BÜ Jägerspfad und dem Ichenberger Tunnel.

B.2 Verfahren

B.2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 31.07.2014, Az.: I.NP-W-D(Köl), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „ABS 4, II. Bauabschnitt, PFA 1 Eschweiler, Bahn-km 56,000 bis 57,150 der Strecke 2600 Köln – Aachen (Bundesgrenze)“ beantragt. Der Antrag ist am 08.08.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 20.10.2014 wurde der Vorhabenträger um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 16.07.2015 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 11.08.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.2.2 Anhörungsverfahren

B.2.2.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Bezirksregierung Köln (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Dezernat 25, BR Köln (Verkehringenieure)
2.	Dezernat 32, BR Köln (Regionalentwicklung)
3.	Dezernat 35, BR Köln (Städtebau und Denkmalschutz)
4.	Dezernat 51, BR Köln (Höhere Landschaftsbehörde)
5.	Dezernat 53, BR Köln (Immissionsschutz)
6.	Dezernat 54, BR Köln (Wasser)
7.	Dezernat 55, BR Köln (Arbeitsschutz)
8.	Stadt Eschweiler
9.	StädteRegion Aachen
10.	Polizeipräsidium Aachen
11.	Bezirksregierung Düsseldorf
12.	Landesbetrieb Straßenbau
13.	Rhein. Amt für Denkmalpflege

Lfd. Nr.	Bezeichnung
14.	Rhein. Amt für Bodendenkmalpflege
15.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz
16.	Deutsche Telekom AG
17.	Unitymedia NRW GmbH
18.	DB Kommunikationstechnik
19.	Vodafone D2 GmbH
20.	NetAachen
21.	Westnetz GmbH Hochspannung
22.	Westnetz GmbH Mittel- und Niederspannung
23.	RWE Power AG
24.	Amprion GmbH
25.	Thyssengas GmbH
26.	Gascade Gastransport GmbH
27.	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH
28.	PLE.doc
29.	PLE.doc
30.	regionetz GmbH
31.	Enwor GmbH
32.	Verbandswasserwerk Aldenhoven GmbH
33.	Wasserverband Eifel-Rur
34.	Unfallversicherung Bund und Bahn
35.	AVV GmbH
36.	ASEAG AG
37.	EVS Euregio Schienennetz GmbH
38.	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
39.	Bezirksregierung Arnsberg
40.	Geologischer Dienst
41.	EBV GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen Empfehlungen; oder es wurden keine Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Dezernat 25 Stellungnahme vom 10.11.15-25.1.10.9
2.	Dezernat 32 Stellungnahme vom 26.11.15 - 32
3.	Dezernat 35 Keine Stellungnahme
4.	BR Köln, Dezernat 51 (HLB) Stellungnahme vom 28.11.15-51.9-1.2.1-AL-2/15
5.	Dezernat 53 Stellungnahme vom 22.12.15-53.6.2-Ra
6.	Dezernat 54 Stellungnahme e-mail vom 17.11.15
7.	Dezernat 55 Stellungnahme vom 30.11.15-55.7-8813-P-35-15-Km
8.	Polizeipräsidium Aachen Keine Stellungnahme
9.	Landesbetrieb Straßenbau Keine Stellungnahme
10.	Unitymedia NRW GmbH Stellungnahme vom 16.11.15-167361
11.	NetAachen Keine Stellungnahme
12.	Westnetz GmbH Stellungnahme vom 16.11.15-DRW-S-Lk
13.	RWE Power AG Stellungnahme vom 14.12.15-Vo-GEB-VK
14.	Amprion GmbH Stellungnahme vom 13.11.15 e-mail
15.	Thyssengas GmbH Stellungnahme vom 06.11.15-N-L-D/An
16.	Gascade Gastransport GmbH Stellungnahme vom 18.11.15-GNL/2015.9732
17.	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH Stellungnahme vom 16.11.15 e-mail
18.	PLE.doc Stellungnahme vom 10.11.15-1330476
19.	PLE.doc Stellungnahme vom 10.11.15-1330476
20.	Enwor GmbH Stellungnahme vom 12.11.15-T-DPP
21.	Verbandswasserwerk Aldenhoven GmbH Keine Stellungnahme
22.	Wasserverband Eifel-Rur Stellungnahme vom 07.01.16-4.02Hop/Kd 12482
23.	AVV GmbH Stellungnahme vom 16.02.16 e-mail
24.	EVS Euregio Schienennetz GmbH Stellungnahme vom 11.11.15-HaC/Eil
25.	Zweckverband Nahverkehr Rheinland Stellungnahme vom 04.12.15-Fe/

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Eschweiler Stellungnahme vom 18.12.15-660/gh, 12.08.16-61/66/Kps, 30.11.16 La
2.	StädteRegion Aachen Stellungnahme vom 03.12.15 A 85
3.	Bezirksregierung Düsseldorf Stellungnahme vom 20.11.15-22.5-3.5000000-15/15
4.	Rhein. Amt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 18.12.15-15-4546-TS
5.	Rhein. Amt für Bodendenkmalpflege Stellungnahme vom 19.11.15-311.14/15-001
6.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz Stellungnahme vom 18.11.15-Infral3-456000
7.	Deutsche Telekom AG Stellungnahme vom 16.12.15-PTI24,PB1
8.	DB Kommunikationstechnik Stellungnahme vom 12.11.15-T.CVP 22
9.	Vodafone D2 GmbH Stellungnahme vom 27.11.15 – email TLPT-w
10.	Westnetz GmbH Stellungnahme vom 02.11.15-DRW-V-WP/Rö
11.	regionetz GmbH Stellungnahme vom 18.12.-15-TP-P
12.	Unfallversicherung Bund und Bahn Stellungnahme vom 21.12.15-314.2-GOLV008
13.	ASEAG AG Stellungnahme vom 09.12.15-VAP-le
14.	Bezirksregierung Arnsberg Stellungnahme vom 03.12.15-65.53.13-2015-6
15.	Geologischer Dienst Stellungnahme vom 18.12.15-31.110/8061/2015
16.	EBV GmbH Stellungnahme vom 21.01.16 – VU/22aV-2-0047kr/Sh

B.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln in der Stadt Eschweiler vom 09.11.2015 bis 08.12.2015 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Eschweiler am 06.11.2015 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 22.12.2015.

Gem. § 27a VwVfG wurden der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung und die Planunterlagen auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln

http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_eisenbahn-Planfeststellungsverfahren/index.html

veröffentlicht.

Zudem wurde die Bekanntmachung auf der Internetseite der Stadt Eschweiler veröffentlicht, in der auch eine Verlinkung auf die o. g. Internetseite der Bezirksregierung Köln zu den Planunterlagen hinterlegt war.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen ist 1 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

B.2.2.3 Vereinigungen

- entfällt -

B.2.2.4 Erörterung

Gegen den Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen sind Hinweise der Träger öffentlicher Belange erhoben worden und eine private Einwendung ist erhoben worden.

Die Antragstellerin hat hierzu Gegenäußerungen erstellt.

Die Gegenäußerungen der Antragstellerin sind am 17.06.2016 den Trägern Öffentlicher Belange, die Rückmeldung im Anhörungsverfahren gegeben hatten und dem privaten Einwender übersandt worden.

Gleichzeitig wurde um Mitteilung gebeten, ob die Hinweise durch die Gegenäußerung aufgegriffen worden sind und ob Erörterungsbedarf besteht.

Keiner der Beteiligten hat weiteren Gesprächs- oder Erörterungsbedarf angemeldet. Der private Einwender hat seine Einwendungen im Laufe des Anhörungsverfahrens zurückgezogen. Daher wurde auf einen Erörterungstermin verzichtet.

B.2.2.5 Deckblatt

- entfällt -

B.2.2.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 07.12.2016 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.3 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.3.1 Rechtsgrundlage

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

B.3.2 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 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der DB Netz AG.

B.4 Umweltverträglichkeit

B.4.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 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 enthalten.

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

B.4.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.4.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Die vorliegende zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen beruht auf der nicht technischen Zusammenfassung nach § 6 UVPG, den umweltbezogenen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange sowie den, in Hinblick auf die Schutzgüter nach UVPG, relevanten Einwendungen im Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 9 UVPG.

Im Rahmen der Realisierung eines gesamteuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke Köln – Aachen – Bundesgrenze Deutschland/Belgien (ABS 4) ein wichtiges Teilstück der West-Ost-Magistrale Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam/London. In einer Analyse der vorhandenen Streckeninfrastruktur wurde festgestellt, dass die Durchlassfähigkeit in Richtung Köln – Aachen aufgrund fehlender bzw. unzureichender Überholungsmöglichkeiten keine Kapazitätsreserven bietet. In Besonderem vor dem Hintergrund prognostizierter Verkehrsentwicklungen im Schienengüterverkehr von Köln über Aachen West zum Seehafen Antwerpen ist der vorhandene Zustand verbesserungswürdig. Die Infrastruktur soll im Ausbauabschnitt II (Düren – Aachen) mit dem Ziel einer Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit für die bestehende Strecke 2600 verbessert werden. Im Bereich des Ausbauabschnitts II von Düren bis Eschweiler soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 km/h angehoben werden, von Eschweiler bis Aachen auf bis zu 160 km/h. Die Realisierung des Ausbauabschnitts II erfolgt in verschiedenen Baustufen. In einer ersten Baustufe soll nun die Ausbauplanung in den

Abschnitten Eschweiler und Aachen – Rothe Erde umgesetzt werden. Mit dem Ausbau in diesem Abschnitt soll eine Qualitätssteigerung erzielt werden.

Für die Maßnahme werden im Bereich Eschweiler Hbf und Bf Aachen-Rothe Erde jeweils Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beantragt. Die Änderungen der bestehenden Bahnstrecke finden im Wesentlichen auf DB-Flächen im Eigentum der DB Netz AG statt. Die Strecke 2600 wird durch den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr genutzt. Der Bf Eschweiler Hbf wird vom Schienenpersonennahverkehr angefahren.

Bauzeitlich ist sowohl mit Emissionen als auch mit dem Aufkommen von belastetem Aushubmaterial eine erhebliche Mängel zu rechnen. Betriebsbedingt sind insbesondere Immissionen durch den Verkehr in die Anlage hinein Relevanz. Das betriebsbedingte Aufkommen von Abfällen sowie der Energieverbrauch werden durch geeignete Maßnahmen erheblich reduziert.

Aufgrund der nicht ohne vertiefte Untersuchungen abschätzbaren Immissionen in die Nachbarschaft sowie der naturschutzfachlichen Problematik wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung angeordnet.

Alternativen

Zumutbare Alternativen sind nicht erkennbar.

Ziel der Maßnahmen ist eine Entflechtung von Güter- und Personenverkehr sowie von Nah- und Fernverkehrszügen, um einen reibungslosen Betriebsablauf und langfristig ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Diese Verbesserung und Steigerung ist mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur nicht zu realisieren.

Ohne die Umsetzung der Planungen zu dieser Maßnahme könnten die verkehrlichen Zielsetzungen nicht erreicht werden.

Ohne die geplanten Maßnahmen ist es nicht möglich, ausreichende Kapazitäten für eine reibungslose Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Somit können die angestrebten Ziele bei Verwirklichung der Null-Variante nicht erreicht werden, sie kann daher nicht in Betracht gezogen werden.

Bestand

Für folgende Schutzgüter ergeben sich dabei Beeinträchtigungen:

Schutzgut Boden

Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt) Neuversiegelung bzw. Versiegelungszunahme durch die Verlängerung des Überholgleises Gleis 4 um 160 m und durch den Neubau des ESTW-Modulgebäudes (anlagenbedingt) Umlagerung von Boden (anlagebedingt).

Schutzgut Wasser

Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt).

Schutzgut Klima / Luft

Verlust mikroklimatisch wirksamer Vegetationsbestände, (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt).

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Biotopverlust, Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt).

Flächeninanspruchnahme, d. h. Versiegelung und/oder Überbauung des Bahnkörpers im Bereich des zu verlängernden Überholgleises und durch den Neubau des ESTW-Modulgebäudes (anlagebedingt).

Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Verlust von Flächen und Strukturen durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen

Schutzgut Mensch

Temporäre Immissionen in Form von Lärm, Erschütterung, Schadstoffen und Staub durch Baumaschinen und Fahrzeuge

Maßnahmen zur Vermeidung / Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVP

Zur Vermeidung bzw. Verminderung negativer Auswirkungen auf die Schutzgüter sind die einschlägigen Richtlinien bzw. gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dazu gehören:

- die Vorschrift DIN 18920 zum Schutz von Bäumen und Sträuchern
- die Vorgabe des § 39 BNatSchG zur Durchführung von ausschließlich in der Vegetationsruhe und außerhalb der Vogel-Brutzeiten (somit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar)
- die Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben zur Vermeidung von Boden- und Grundwasserverunreinigung durch auslaufendes Öl, Benzin und andere Betriebsflüssigkeiten

Weitere Schutz-, Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind:

- die Einrichtung von Bautabuzonen zum Schutz von Biotopen, Vegetationsbeständen und Lebensräumen
- Bauzeitenregelung, Einhaltung von Fäll-, Rückschnittzeiten gem. § 39 BNatSchG

Bezüglich der auszugleichenden Eingriffe werden im Rahmen der hier vorgelegten Planungen neben den oben genannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im engeren Sinn, die am Vorhaben ansetzen und die Entstehung von Beeinträchtigungen verhindern, auch Kompensations- bzw. Ausgleichsmaßnahmen formuliert und einbezogen.

Schutzgut Boden

Grundsätzlich sind neben diesen anthropogenen Veränderungen von Bodenprofilen in Bereich des Bahnkörpers folgende Vorbelastungen des Schutzgutes Boden im Untersuchungsgebiet zu nennen:

- Versiegelung und Überbauung
- Schadstoffbelastungen durch diverse Emittenden wie z. B. Verkehr (Schadstoffeintrag entlang von Verkehrsstraßen), Industrie und Gewerbe sowie Hausbrand
- Umlagerung / Störungen des natürlich gewachsenen Bodenprofils
- Kontaminationen durch Altablagerungen und Altlasten

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind 19 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) im Bereich des PFA 1 ausgewiesen. Die Lage der Flächen ist in der Anlage 3 des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes der Deutschen Bahn AG – Sanierungsmanagement (FRS-W) mit Datum vom 27.03.2013 dargestellt. 18 Flächen davon wurden aufgrund ihrer geringen Gefährdungswahrscheinlichkeit (VKG) nicht untersucht. Auf dem ehemaligen Standort einer von

1841 bis 1862 existierenden Kokerei der Firma Hoesch (ALVF B-008313-014) ist mit stärkeren Kontaminationen zu rechnen, die in oder oberhalb Zuordnungsklasse Z2 gemäß LAGA M20 Boden liegen. Die Fläche ist heute größtenteils versiegelt. Bei 10 Kleinrammbohrungen bis zu einer maximalen Endteufe von 5,00 m wurden erhöhte Cadmium und Zinkkonzentrationen in den oberen Auffüllungsschichten ermittelt. Der Zuordnungswert Z2 (LAGA M20 Boden 1997) wird überschritten. Die unterlagernden Schichten zeigen eine Verunreinigung durch Schwermetalle.

Bei der Erstellung des Entsorgungskonzeptes ist nach dem Grundsatz „Verwertung geht vor Beseitigung“ zu verfahren. Die Abfallentsorgungssatzung der Stadt Eschweiler ist zu beachten. Für den Fall, dass bei Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Bodenmaterial festgestellt wird, ist das Umweltamt der StädteRegion Aachen (A 70.4, Fachbereich Bodenschutz – Altlasten) unverzüglich zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu unterrichten.

Folgende Auswirkungen des Vorhabens sind für das Schutzgut Boden im Einzelnen relevant:

Baubedingte Wirkungen:

1. Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen
2. Zeitlich befristete Schadstoffimmissionen durch Baumaschinen und Fahrzeuge
3. Eintrag umweltgefährdender Stoffe
4. Potentielle Mobilisierung von Altlasten

Anlagebedingte Wirkungen:

5. Flächeninanspruchnahme und/oder (Teil-)Versiegelung durch die Verlängerung des Gleises 4 auf 160 m Länge sowie neue sonstige technische Anlagen, wie ESTW-Modulgebäude
6. Umlagerung von Böden (sowohl anlage- als auch baubedingt)

Betriebsbedingte Auswirkungen

7. Betriebs- und unterhaltungsbedingter Eintrag von Schadstoffen (Feinstaub, Bremsabrieb, Pestizide)

Schutzgut Wasser / Gewässer

Durch den Einbau einer Planumsschutzschicht im Bereich des um 160 m verlängerten Gleises 4 kommt es zu einer Versiegelungszunahme in einem schon teilversiegelten Bereich.

Hierdurch sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser zu erwarten. Folgende Auswirkungen des Vorhabens sind für das Schutzgut Grundwasser relevant:

Baubedingte Wirkungen:

1. Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen
2. Zeitlich befristete Immissionen in Form von Schadstoffen durch Baumaschinen und Fahrzeuge
3. Eintrag umweltgefährdender Stoffe
4. Potentielle Mobilisierung von Altlasten

Anlagenbedingte Wirkungen:

5. Neuversiegelung bzw. Versiegelungszunahme durch die Verlängerung des Gleises 4

Betriebsbedingte Auswirkungen:

6. Betriebs- und unterhaltungsbedingter Eintrag von Schadstoffen (Feinstaub, Bremsabrieb, Pestizide)

Schutz Klima / Luft

Folgende Auswirkungen des Vorhabens sind für das Schutzgut Klima/Luft im Einzelnen relevant:

Baubedingte Wirkungen:

1. Verlust mikroklimatisch wirksamer Vegetationsbestände, (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraße, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen
2. Zeitlich befristete Emissionen in Form von Schadstoffen und Staub durch Baumaschinen und Fahrzeuge

Anlagebedingter Wirkung:

3. Dauerhafter Verlust lokal- oder mikroklimatisch relevanter Strukturen; (Teil-)Versiegelung von Flächen durch den Baukörper und sonstige technische Anlagen

Betriebsbedingte Auswirkungen:

4. Erhöhung von Schadstoffimmissionen durch Steigerung des Verkehrsaufkommens

Aufgrund der zeitlichen Befristung und der schnellen Rekultivierbarkeit der Flächen sind durch die Inanspruchnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft zu erwarten.

Schlussendlich ist in die Betrachtung einzubeziehen, dass dem Anstieg des Schadstoffausstoßes durch den Bahnverkehr derjenige des Individualverkehrs gegenüberzustellen ist, der erfolgen würde, wenn der Verkehr von der Bahn auf die Straße verlagert würde.

Es ist also ein Anstieg von Schadstoffimmissionen durch die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Durch den reibungslosen Betrieb, die Entwicklung und den Einsatz schadstoffärmerer Züge wird dem entgegengewirkt, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen hierdurch zu erwarten sind.

Schutzgut Flora und Fauna (Arten- und Biotopschutz)

Artenschutz

Ausgangslage der artenschutzrechtlichen Bewertungen für das Plangebiet ist das Mess-tischblatt 5103 (Eschweiler) der LANUV. Hier werden die potenziell vorkommenden Arten aufgeführt. Im weiteren Verfahren sind diese dann genauer auf ihr Vorkommen zu verifizieren. Im Landschaftsinformationssystem (LINFOS) führt das LANUV im Umkreis von 2 km keine planungsrelevanten Pflanzen- und Tierarten auf. Erst in 5 bzw. 7 km nordwestlicher bzw. nordöstlicher Richtung sind Vorkommen von Rebhuhn bzw. Graumammer angegeben.

Bestand Fauna (Tierwelt)

Eine vollständige Erfassung der im Plangebiet vorkommenden Tierwelt ist aufgrund des hohen Erfassungsaufwands nicht möglich und im Ergebnis auch nicht angemessen. Um die Bedeutung des Plangebietes für die Fauna zu ermitteln und mögliche Konflikte, die durch das Vorhaben zu erwarten sind, abzuschätzen, wurden als sogenannte Indikatorarten die Gruppe der Vögel und der Fledermäuse ausgewählt.

Das **Kollisionsrisiko** besteht ebenfalls schon durch die vorhandenen Bahnanlagen. Die vorhandene Kombination Schallschutzwall mit Wand um Bereich des Ringofengeländes auf der Südseite der Bahnanlagen bewirkt, dass querende Vögel die Bahntrasse mindestens in dieser Höhe queren müssen. Hierdurch wird das Risiko einer Kollision mit vorbeifahrenden Zügen gemindert. Dennoch besteht das Kollisionsrisiko durch die Bahntrasse weiter. Durch die Verbreiterung der Trasse wird das Kollisionsrisiko aber nicht erhöht. Es stellt keine erhebliche Beeinträchtigung der Avifauna dar.

Im Plangebiet des PFA 1 befinden sich mehrere Altlastenstandorte bzw. Altlastenverdachtsflächen.

Für die Nutzung dieser Flächen als BE-Fläche ist folgendes Vorgehen vorgesehen:

1. Untersuchung der Flächen vor Beginn der Nutzung als BE-Fläche
2. Auskoffern des anstehenden Bodens soweit technisch erforderlich
3. Abdecken des restlichen anstehenden Bodens mit Folie
4. Aufbringen von Schotter zur Gewährleistung der Tragfähigkeit des Untergrundes auf der BE-Fläche
5. Ausbau und reguläre Entsorgung des Schotters nach Beendigung der Bauphase
6. Wiederherstellung der Flächen nach den Erfordernissen der Eigentümer

Soweit Wurzelstöcke auf belasteten Flächen vorhanden sind, müssen diese vor dem Einbringen des Schotters ausgefräst werden, um eine Wiederherstellung der Fläche nach Abschluss der Bauphase zu ermöglichen.

Sollte die Untersuchung der Flächen oder einer der weiteren Arbeitsschritte Hinweise auf eine mögliche Kontamination der Fläche erbringen, werden die Arbeiten unverzüglich eingestellt und die weitere Vorgehensweise mit der Stadt Eschweiler abgestimmt.

Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass eine baubedingte Mobilisierung von Altlasten weitgehend ausgeschlossen werden kann. Es sind somit keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Zu den Schutzmaßnahmen gehört auch der Ressourcen schonende Umgang mit dem Niederschlagswasser. Im Sinne des Landeswassergesetzes ist bei der Planung der Entwässerungsanlagen das Ziel zu verfolgen, das Niederschlagswasser ortsnah dem natürlichen Wasserkreislauf zuzuführen. Als letzte Alternative wird das Niederschlagswasser in die Kanalisation geleitet.

Rodungs- und Rückschnittarbeiten sind gemäß § 39 BNatSchG außerhalb der Vogelbrutzeiten im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen.

Schutz, Rekultivierungs- und Gestaltungs- sowie Aufwertungsmaßnahmen

Die Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen werden in der Bilanzierung nicht berücksichtigt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „ABS 4, II. Bauabschnitt, PFA 1 Eschweiler“, in der Gemeinde Stadt Eschweiler, Bahn-km 56,000 bis 57,150 der Strecke 2650 Köln – Aachen (Bundesgrenze), Az.: 64134-601pa/009-2014#006 vom 15.03.2017 VMS-Nr. 3318287	
Bezeichnung	Maßnahmenbeschreibung
S 1.1	Einrichtung von Bautabuzonen, Schutz von Biotopen, Vegetationsbeständen und Lebensräumen
S 1.2	Bauzeitenregelung, Einhaltung von Fäll- und Rückschnittzeiten gem. § 39 BNatSchG

Rekultivierungs- und Aufwertungsmaßnahmen:

Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder entsprechend ihres Ausgangszustandes durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen hergestellt.

Im Zuge der multifunktionalen Kompensation werden die Eingriffe in die Schutzgüter Klima, Boden, Wasser durch die Maßnahmen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere mit abgedeckt.

Bezeichnung	Maßnahmenbeschreibung
R 2.1	Rekultivierung von BE-Flächen durch Rückbau der Baustelleneinrichtungsfläche und anschließender Sukzession
R 2.2	Rekultivierung von BE-Flächen durch Ansaat und Pflanzung von Hochstämmen nach Rückbau der Baustelleneinrichtungen, Bodenbearbeitung, Wiederherstellung einer Grünfläche mit Biotop- und Erholungsfunktion sowie zur Verbesserung des Landschafts- und Ortsbildes
RA 2.3	Rückbau nicht mehr benötigter Bahnsteiglängen
G 2.4	Anlage eines Gehölzstreifens zwischen dem Hausbahnsteig und dem P+R Parkplatz am Hbf Eschweiler

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Gemäß Schreiben der Stadt Eschweiler vom 13.01.2012 an das Eisenbahn-Bundesamt Köln sind im PFA 1 folgende eingetragene Denkmäler zu berücksichtigen:

1. Baudenkmal 35, Ehemaliges Empfangsgebäude, ehemaliges Toilettenhäuschen und ehem. Petroleumhäuschen des Hauptbahnhofes, gusseiserne Stützen der Bahnsteigüberdachung
2. Baudenkmal 33, ehemalige Burg Röthgen Burgstraße 71

Eine Betroffenheit des in dem Schreiben genannten Denkmals Nr. 9, Wohnhaus Dürener Straße 4, kann wegen der Entfernung zum Vorhaben ausgeschlossen werden und wird daher nicht weiter betrachtet.

Die unter Denkmalschutz stehende Burg Röthgen sowie ihre Umgebung sind nicht von der Anlage von BE-Flächen bzw. Baustraßen betroffen. Daher wird sie nicht weiter betrachtet.

Die Stützen des ehemaligen Bahnhofsgebäudevordachs sind von dem Vorhaben betroffen. Das Vordach wird abgerissen und durch ein neues ersetzt, die alten Säulen des Vordachs werden saniert und in Bahnhofsnähe wieder aufgestellt. Aufgrund der Tatsache, dass es zu einer direkten Inanspruchnahme kommt, sind erhebliche Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern zu erwarten.

Es ist eine direkte Inanspruchnahme denkmalgeschützter Gebäude und ihrer direkten Umgebung vorgesehen. Da die alten Säulen des Vordachs erhalten bleiben und in der Nähe des Bahnhofs aufgestellt werden und das neue Vordach dem ehemaligen Bahnhofsgebäude angepasst wird, ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

Schutzgut Landschaft und Erholung

Als Schutzziele für das Landschaftsbild gelten gemäß Umweltleitfaden

- Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorisch geprägten Form
- Erhalt der natürlichen Erholungseignung

Aufgrund der Vorbelastung und temporären Nutzung als Baustraße und Baustelleneinrichtungsflächen ist die Eignung dieser Flächen für Erholungszwecke nur gering, daher sind hier durch die Einrichtung der BE-Fläche nur temporär erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft / Erholung zu erwarten.

Die temporäre Inanspruchnahme der Flächen stellt somit eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft / Erholung dar.

Aussagen zu baubedingten Lärmimmissionen in erholungsrelevanten Grünflächen sind zum gegenwärtigen Planungsstand noch nicht möglich. Bei bestimmten Windrichtungen und Witterungsverhältnissen sind auch Staubimmissionen in den genannten Bereichen nicht auszuschließen. Aufgrund der Vorbelastungen durch den Bahnverkehr und andere Nutzungen sowie aufgrund des zeitlich befristeten Auftretens dieser Immissionen werden diese Beeinträchtigungen insgesamt nicht als erheblich bewertet.

Während der Bauphase wird es zu zeitlich befristeten Sperrungen von Straßenquerungen kommen. Diese lassen sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse an der Burgstraße und

dem Bahnhofsvorplatz nicht vollständig vermeiden. Im Rahmen der Bauablaufplanung wird jedoch angestrebt, die Sperrungen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu begrenzen und , soweit möglich und unter Sicherheitsaspekten vertretbar, Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer weitestgehend offen zu halten. Hieraus resultiert keine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Landschaft.

Im PFA 1 kommt es zu keinem Verlust landschaftsbildprägender Strukturen durch den Bahnkörper, Erdbauwerke und sonstige Anlagen.

Es ist keine Steigerung des Verkehrsaufkommens auf den Bahnstrecken im PFA 1 geplant (siehe Zugzahlen und Schalltechnische Untersuchung). Somit ist eine Steigerung von Lärm-, Licht-, Staub- und Schadstoffimmissionen nicht zu erwarten.

Schutzgut Mensch

Informationen zur Vorbelastung durch Schall sind der schalltechnischen Untersuchung des Schallgutachters Dipl.-Ing. Franz Breuer zu entnehmen. In dem Gutachten wird auf der Grundlage des in der 16. BImSchV [3] (unter ergänzender Berücksichtigung der Schall 03 [4] festgelegten Rechenverfahrens) der Beurteilungspegel für den derzeit bestehenden baulichen Zustand (Prognose „Ohne-Fall“) mit dem Prognosehorizont, d. h. den Zugzahlen des Jahres 2025 berechnet. In der Anlage 20 des Schallgutachtens sind an 45 Immissionspunkten die Immissionsgrenzwerte Tag und Nacht in dB (A) mit Prognose Ohne-Fall angegeben. Bis auf wenige Ausnahmen (Am Burgfeld 24, Eisenbahnstraße 9, Heinrich-von-Berg-Weg 9, Hoeschweg 15, Sandberg 21, Ringofen 36, Ringofen 38 und Stich 17u) werden auch ohne die bauliche Veränderung des Schienenweges die Immissionsgrenzwerte von 59 dB (A) für Wohngebiete, 64 dB (A) für Mischgebiete und 57 dB (A) in Sonderbauflächen tagsüber erreicht bzw. überschritten. Die nächtlichen Grenzwerte 49 dB (A) in Wohngebieten, 54 dB (A) in Mischgebieten und 47 dB (A) auf Sonderbauflächen werden ohne die Änderung des Schienenweges in keinem der Fälle eingehalten. Die Vorbelastung durch Lärmimmissionen ist somit sehr hoch und besonders für die Wohngebiete von Bedeutung.

Magnetisches Feld

Die Vorsorgegrenzwerte für das magnetische Feld gemäß der 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV) in Bezug auf gesundheitliche Beeinträchtigungen betragen bei der Bahn mit 16,7 Hz Betriebsfrequenz $240 \text{ A/m} = 300 \text{ } \mu\text{T}$. Ein Vergleich mit diesen, in der 26. BImSchV festgelegten Grenzwerten zeigt, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung – auch auf

stark frequentierten Strecken – die dort genannten Grenzwerte mit Sicherheit unterschritten werden.

Elektrisches Feld

Innerhalb von Bauwerken, gleichgültig aus welchen Materialien, tritt daher erfahrungsgemäß eine zusätzliche Abschirmwirkung auf. Nach dem aktuellen, medizinischen/wissenschaftlichen Erkenntnisstand ist daher unter den vorliegenden Bedingungen generell eine gesundheitliche Beeinträchtigung durch die elektrischen Felder der erwarteten Größenordnung im Bereich der geplanten Bahntrasse nicht zu befürchten.

Einhaltung der neuen Gesamtimmissionsgrenzwerte nach Anhang 1 der 26. BImSchV in der Fassung vom 14.08.2013

Im Umbaubereich des Projektes, an Orten zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt, liegen nach Überprüfung und aktuellem Kenntnisstand keine weiteren zu berücksichtigen Niederfrequenzanlagen, Hochfrequenzanlagen oder Gleichspannungsanlagen vor. Weiterhin kommt es zu keiner Überschneidung der Einwirkungsbereiche mit anderen relevanten Anlagen dieser Art. Daher werden die neuen Immissionsgrenzwerte für das elektrische sowie das magnetische Feld in jedem Fall eingehalten.

Minimierungspflicht nach § 4 der 26. BImSchV

In dem für die Vorsorge relevanten Bereich erfolgt keine wesentliche Änderung im Sinne der Durchführungshinweise vom 17.03.2004 (II.7.1) des Länderausschusses für Immissionsschutz.

Zur Feststellung von Vorbelastungen bezüglich elektromagnetischer Felder durch die Oberleitung 15 kV mit 16,7 Hertz sei angemerkt, dass die Strecke 2600 eine elektrifizierte Strecke ist und durch die Verlängerung des Gleises 4 mit einer Anpassung der Oberleitungsanlage im Bereich von km 55,7 bis km 57,6 mit denselben Vorgaben wie im Bestand keine wesentliche Änderung gegenüber dem Istzustand erzeugt wird. Durch das Vorhaben rückt die Oberleitung nicht wesentlich näher an die Bebauung heran.

Zur Beurteilung der betriebsbedingten Lärmimmissionen wurde ein eigenständiges Gutachten in Auftrag gegeben.

In diesem Gutachten wurde die Untersuchung gemäß 16. BImSchV mit Berücksichtigung der neuen Schall 03 erstellt.

Zusätzlich zu diesem Gutachten sind in der Anlage zur UVS zwei Isophonenpläne zur Information enthalten, aus denen auf einen Blick für den gesamten Ort ersichtlich wird, wie hoch die Geräuschbelastung im Prognose-Mit-Fall 2025 ohne zusätzlichen Lärmschutz ist. Bei der schalltechnischen Beurteilung ist auf das Kriterium $>70 / 60$ dB (A) Tag / Nacht abzustellen, da kein neues drittes durchgehendes Hauptgleis sondern nur ein Überholungsgleis gebaut wird. Das heißt: Pegel unterhalb $70 / 60$ dB (A) sind nicht relevant. In den hellroten Flächen in den Isophonenplänen in der Anlage können Ansprüche nur dann entstehen, wenn es an einem konkreten Ort durch die Baumaßnahme lauter wird. Es muss hier eine Erhöhung auf mehr als $70 / 60$ dB (A) stattfinden. Im grünen Bereich der Isophonenpläne können keine Ansprüche entstehen. Die Darstellung der Isophonenlinie „bis zum untersten Grenzwert“ – wie von der Stadt Eschweiler im Scoping gefordert – wird damit erfüllt.

Aus dem schalltechnischen Gutachten nach 16. BImSchV in Verbindung mit der Verordnung zur Änderung der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes [4] mit der dort geänderten Anlage 2 / Schall 03 (2014) geht hervor, dass 2 Schutzfälle zu berücksichtigen sind, weil durch die wesentliche Änderung bei einer Wohneinheit eine Grenzwertüberschreitung der Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auftritt. Hierbei wird zwischen den Beurteilungszeiträumen Tag und Nacht differenziert gewertet, so dass eine Wohneinheit, an der sowohl der Tag- als auch der Nachtgrenzwert überschritten wird, 2 Schutzfälle darstellt. Dies betrifft das Haus Burgstraße 70 (1 Wohneinheit). Um eine Zulässigkeit des Vorhabens zu erreichen, sind daher Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzenden Bebauungen vorzusehen.

Bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) zu planen sind. Sofern dies technisch nicht möglich ist, keinen ausreichenden Schutz bietet oder hinsichtlich des finanziellen Aufwandes außer Verhältnis zum objektbezogenen Nutzen steht, ist auf ergänzende bzw. alleinige passive Maßnahmen (z. B. Einbau von schalldämmenden Fenstern) zurückzugreifen (vgl. § 41 (2) BImSchG).

Die für den PFA 1 geplanten Maßnahmen für die 2 Schutzfälle für das Haus Burgstraße 70 sind passive Maßnahmen, da nur mit diesen ein ausreichender Schutz tags und nachts erreicht wird und allein nur aktive Maßnahmen unverhältnismäßig zwischen Aufwand und Nutzen sind.

Unter Berücksichtigung der geplanten aktiven und im Folgenden zu dimensionierenden passiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher keine Überschreitungen der zulässigen Lärmpegel zu erwarten, somit hat das Vorhaben unter Lärmschutzgesichtspunkten die Voraussetzungen für eine Zuverlässigkeit erfüllt. Damit sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen im Rahmen der UVS nicht als erheblich zu bewerten.

Zur Beurteilung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen wurde ein eigenständiges Gutachten in Auftrag gegeben (vgl. Anlage 10.2).

Im PFA 1 befinden sich vorwiegend Gebäude mit Stahlbetondecken. Für diese Gebäude werden gemäß den Berechnungen voraussichtlich sowohl im Bestand als auch im Ausbaufall die Anhaltswerte der einschlägigen DIN-Norm eingehalten.

Für Gebäude mit Holzbalkendecke, die nahe an den Gleisen liegen, liegt bereits im Bestand eine Überschreitung der Anhaltswerte vor. Die Erhöhung der Immissionen durch den Streckenausbau wird jedoch voraussichtlich nicht merklich sein, d. h. die Erhöhung der Erschütterungsimmissionen ist kleiner als 25 %. Es wird somit erwartet, dass keine rechtlichen Ansprüche gegenüber den vom Streckenausbau hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen entstehen.

B.4.2.2 Bewertung nach § 12 UVPG

Für das vorliegende Vorhaben sind hier insbesondere die Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Schallimmissionen sowie landschaftspflegerische Aspekte relevant. Zwar sind mit dem Bau auch Auswirkungen auf andere Schutzgüter verbunden, doch verbleiben diese im Verhältnis zur Größe des Vorhabens auf einem durchschnittlichen Niveau.

Das Ergebnis zeigt, dass durch die geplanten baulichen Eingriffe nur an einem einzelnen Wohnhaus eine wesentliche Änderung entsprechend der 16. BImSchV auftritt.

Das Vorhaben ist als erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt zu bewerten, der jedoch – unter Berücksichtigung der Maßnahmen – kompensiert werden kann.

Im Hinblick auf die Bewertung kulturhistorischer Güter wird auf die Nebenbestimmungen verwiesen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen erweisen sich, soweit sie nicht vermieden bzw. kompensiert werden können, insgesamt als hinnehmbar.

B.5 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.5.1 Planrechtfertigung

Zu den materiellen Schranken der Planfeststellung gehört das Erfordernis der Planrechtfertigung. Die Planung eines raumbedeutsamen Bauvorhabens trägt ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst, sondern sie ist im Hinblick auf die von ihr ausgehende Einwirkung auf Rechte Dritter und die Umwelt für die jeweilige konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig.

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.12.1985 - 4 C 59/82, BVerwGE 72, 282 [284]). Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.1989 - 4 C 41/88, BVerwGE 84, 123 [130]). Vielmehr geht es bei der Planrechtfertigung nur um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist (st.Rspr.; vgl. BVerwG, Urteil vom 07.07.1978 - 4 C 79/76, BVerwGE 56, 110 [118 f.]; Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15/83, BVerwGE 71, 166 [168]).

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

Die mangelnde Finanzierbarkeit eines Vorhabens als der Verwirklichung des Vorhabens entgegenstehender Aspekt darf die Planfeststellungsbehörde nicht ignorieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 - 4 A 12/98, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154, S. 31; Jarass, NuR 2004, 69 [72]).

Die Finanzierung des Vorhabens ist jedoch als gesichert anzusehen. Die Art der Finanzierung eines Vorhabens ist weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

B.5.2 -entfällt-

B.5.3 Variantenentscheidung

B.5.3.1 Varianten

Zur Sammlung des Abwägungsmaterials gehört die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen. Die Auswahl zwischen verschiedenen Alternativen setzt dagegen bereits eine Gewichtung der betroffenen Belange voraus und ist daher nicht mehr der Sachverhaltsermittlung zuzurechnen. Eine immer zur Wahl stehende Alternative ist es, das Vorhaben nicht zu verwirklichen. Neben dieser Nullvariante, von deren Betrachtung auch eine gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht entbindet, sind sonstige Alternativen dann in den Blick zu nehmen, wenn sie sich ernsthaft anbieten.

Außer der Nullvariante kann nur die vorgelegte Planung als einzig mögliche Variante betrachtet werden, da nur sie die Anforderungen an die Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs im vorläufigen Abschnitt berücksichtigt.

B.5.4 Schallschutz

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Köln-Aachen-Bundesgrenze Deutschland / Belgien, ABS 4, Ausbauabschnitt II, erste Baustufe, Teilabschnitt Eschweiler wurde eine schalltechnische Untersuchung gemäß der 16. BImSchV durchgeführt.

Die rechnerische Ermittlung der Geräuschbelastung erfolgt nach der 16. BImSchV [3] in Verbindung mit der neuen Schall 03 vom 18.12.2014 [4]. Der Korrektursummand $K_s = -5$ dB (A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärm gemäß § 3 der 16 BImSchV [3] [4] wurde nicht in Ansatz gebracht.

Die geplanten Baumaßnahmen umfassen die Verlängerung eines vorhandenen Überholungsgleises sowie geringe Gleislageänderungen, insbesondere im Bereich des umzubauenden Bahnsteiges.

Die baulichen Eingriffe in den Fahrweg werden als erheblich im Sinne der 16. BImSchV eingestuft. Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV eintritt.

Hierzu wurde die schalltechnische Situation ohne / mit den baulichen Maßnahmen (POF – PMF) verglichen, wobei eine einen gemeinsamen Prognosehorizont (2025)abgestellt wurde.

Der Prognose-Ohne-Fall beinhaltet die heutige Gleislage und die Verkehrsbelastung gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 für die heutige Infrastruktur. Der Prognose-Mit-Fall berücksichtigt die zukünftigen Gleislagen und die Verkehrsbelastungen gemäß einer betrieblichen Prognose für 2025 unter Berücksichtigung der zukünftigen Infrastruktur.

Der Planfeststellungsbereich liegt innerhalb des eigentlichen Bahnhofsbereiches Eschweiler. Für die schalltechnischen Berechnungen im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten ist nach Schall 03 nicht die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit von Bedeutung, sondern die Geschwindigkeit der freien Strecke, die hier $v = 120$ km/h beträgt.

Die Ergebnisse zeigen, dass durch die geplanten baulichen Eingriffe nur an einem einzelnen Wohnhaus eine wesentliche Änderung entsprechend der 16. BImSchV im Planfeststellungsbereich auftritt.

Als Planungsempfehlung wurde für die betroffene Bebauung (Haus Burgstraße 70) passiver Schallschutz festgelegt.

B.5.4.1 Planerischer Schallschutz

Die Trassierung eines Schienenweges 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). Die vorliegende Planung wird insoweit dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG gerecht, indem durch die Veränderungen an der bestehenden Strecke eine Verlärmung neuer, bislang und- oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

B.5.4.2 Aktiver Lärmschutz

§ 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 wesentliche Änderung von Schienenwegen an. Dem entsprechend gilt auch die zur Durchführung des § 41

BlmSchG erlassene 16. BImSchV nach ihrem § 1 Abs. 1 für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen. Mit dem Bau eines Schienenweges im Sinne 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 Schienenwegs liegt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV vor, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet. Die bauliche Erweiterung stellt eine wesentliche Änderung eines Schienenweges der Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV dar. Der mit dem Bau neuer durchgehender Gleise verbundene bauliche Eingriff ist nur an einem Punkt erheblich.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche 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 Anlage und Gebieten zu ermitteln.

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

Als Ergebnis der Untersuchungen gemäß der 16. BImSchV ist festzustellen, dass

Die größten Gleislageänderungen im Bereich treten westlich des Jägerspfads auf, wo ein bestehendes Überholungsgleis verlängert wird. In diesem Bereich befindet sich die nächstgelegene Bebauung, auf die das neue Gleis „zu rückt“, aber hinter einem 6 m bis 7 m hohen Lärmschutzwall. Eine Pegelerhöhung um 3 dB (A) tritt hier nicht auf, eine Pegelerhöhung auf mehr als 70 / 60 dB (A) ebenfalls nicht, so dass hier an den Immissionsorten keine wesentliche Änderung auftritt.

An dem einzeln gelegenen Gebäude Burgstraße 70 (eine Wohneinheit) tritt im EG tagsüber an drei Fassaden eine geringfügige Pegelerhöhung zwischen 0,2 dB (A) und 0,3 dB (A) auf. Aufgrund der ehemaligen Nutzung als Bahnwärterhaus liegt das Gebäude sehr nah am Gleis. Der Tagwert liegt bei zwei Fassaden oberhalb 70 dB (A), so dass hier an diesen zwei Fassaden eine wesentliche Änderung vorliegt. Es besteht somit an diesem Gebäude ein Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte, sowohl tagsüber als auch nachts [28].

Am Gebäude Johanna-Neumann-Straße 40 tritt im EG tagsüber eine geringfügige Pegelerhöhung von bis zu 0,1 dB (A) auf. Der Pegel im PMF liegt aber unterhalb 70 dB (A).

Im Bereich der an die Bahnstrecke angrenzenden Kleingärten (IO 22 bis 23) tritt ebenfalls eine geringfügige Pegelerhöhung von bis zu 0,3 dB (A) auf. Der Tagwert liegt aber unterhalb 70 dB (A), so dass hier keine wesentliche Änderung auftritt. Der Nachtzeitraum ist bei Kleingärten nicht relevant.

In den übrigen Bereichen tritt keine Pegelerhöhung auf.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im untersuchten Bereich nur am Gebäude Burgstraße 70 eine wesentliche Änderung auftritt.

In den übrigen Bereichen tritt keine wesentliche Änderung auf.

Die Immissionsorte 26 und 27 liegen außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs und auch außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Da an diesen Immissionsorten auch unter Be-

rücksichtigung der Emissionen der gesamten Strecke keine wesentliche Änderung auftritt, ist eine separate Betrachtung nicht erforderlich.

Der aktive Lärmschutz hat Vorrang vor dem passiven Lärmschutz. Aktiver Lärmschutz kann aber unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen an dem Schienenweg außer Verhältnis zu den angestrebten Schutzzweck stehen (§ 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 (entsprechend § 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 Schallschutzmaßnahmen ist im Abschnitt über die Konzeption des Schallschutzes enthalten.

B 5.4.3 Passiver Schallschutz

Unterbleiben aktive Schallschutzmaßnahmen 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 - 4 C 11/87, NVwZ 1989, 255), 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 - 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129). 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 Verkehrsräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen 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, Rollädenkästen, 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.

Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Anlage 16 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 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 - 11 A 86/95, UPR

1996, 109, DVBl. 1996, 921; BVerwG, Urteil vom 16.09.1993 - 4 C 9/91, NVwZ 1994, 682, DVBl. 1994, 338).

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist die Vorhabenträgerin. Sie ist Adressatin einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Die Vorhabenträgerin hat mit Beginn der Vorhabendurchführung 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 in der Regel 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 Verkehrsräusche wegen der besonderen Benutzung der Anlage, z. B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

B.5.4.4 Konzeption des Schallschutzes

Im Rahmen der Planfeststellung wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt.

B.5.4.4.1 Schalltechnisch untersuchte Varianten

Nach dem Umwelt-Leitfaden (Teil IV) des EBA [28] sind umfangreiche Untersuchungen zum aktiven Schallschutz erforderlich, um zu einer sachgerechten Planungsempfehlung zu gelangen. Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG [1] i. V. m. § 2

Abs. 1 der 16. BImSchV [3] ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert jedoch nicht. Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (sog. „Vollschutz“), von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind.

Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch besteht dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d. h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Zunächst ist danach zu untersuchen, was für eine optimale, d. h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellende Schutzanlage aufzuwenden wäre. Sollte sich dies als unverhältnismäßig erweisen, sind ausgehend von dem zu erzielenden Schutzniveau schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Folgende Arbeitsschritte sind für die Durchführung einer Variantenuntersuchung zum aktiven Schallschutz und zur Erstellung eines Schallschutzkonzeptes nach Maßgabe des § 41 BImSchG durchzuführen.

1. Ermittlung der zu lösenden Schutzfälle

Vor der Durchführung von Variantenuntersuchungen sind alle zu lösenden Schutzfälle zu ermitteln. Ein Schutzfall liegt dann vor, wenn in vorliegendem Fall einer „wesentlichen Änderung“ bei einer Wohneinheit eine Grenzwertüberschreitung der Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auftritt. Hierbei wird zwischen den Beurteilungszeiträumen Tag und Nacht differenziert gewertet, so dass eine Wohneinheit, an der sowohl der Tag als auch der Nachtgrenzwert überschritten wird, 2 Schutzfälle dargestellt.

Im Planfeststellungsbereich Eschweiler sind 2 Schutzfälle zu berücksichtigen. Es betrifft das Haus Burgstraße 70 (1 Wohneinheit).

2. Bildung von Schutzabschnitten

Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung ist in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte zu unterteilen. Die Abgrenzungen ergeben sich einerseits durch die Bahntrasse selbst, d. h. eine schutzbedürftige Bebauung beiderseits einer Trasse repräsentiert immer mindestens zwei Schutzabschnitte, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang einer Trasse. Andere Kriterien können auch die Schutzwürdigkeit (vgl. § 2 der 16. BImSchV) einer Bebauung, deren Geschossigkeit oder auch der Abstand zur Bahntrasse sein.

Im Planfeststellungsabschnitt Eschweiler wurde 1 Schutzabschnitt detailliert betrachtet.

3. Variantenuntersuchungen

Ausgehend von einem Schallschutzkonzept aktiver Maßnahmen, das alle im jeweiligen Schutzabschnitt auftretenden Schutzfälle löst (Vollschutz), sind im Rahmen von Variantenrechnungen schrittweise geeignete Abstufungen vorzunehmen (z. B. Reduzierungen der Höhe von Schallschutzwänden). Als aktive Schallschutzmaßnahmen sind Schallschutzwände, Schallschutzwälle, das besonders überwachte Gleis (BüG) sowie SSD und SSA zu betrachten.

Technisch realisierbar sind an Bahnstrecken derzeit Schallschutzwandhöhen von bis zu 5,0 m über Schienenoberkante, in Einzelfällen mit besonderer Genehmigung bis zu 6,0 m über Schienenoberkante.

B.5.4.4.2 Baulärm

Der physisch reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung zu lösen. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm können nach der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm für das vorliegende Vorhaben nicht durchgängig eingehalten werden. Gleichwohl ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht zu beanstanden, dass gemessene Werte zeitweise um 5 dB (A) überschritten werden (vgl. BVerWG 3 VR 2.15 vom 01.04.2016). ferner ist eine Überschreitung der akustischen Vorbelastung um 3 dB (A) zeitweise hinzunehmen (vgl. BVerWG 7A 11.11 vom 10.07.2012).

B.5.5 Erschütterungsschutz

Die erschütterungstechnischen Beweissicherungsmessungen sind geboten, um der Planfeststellungsbehörde die von ihr zu treffende Entscheidung zu ermöglichen, welche Gebäude Anspruch auf die Festsetzung von Schutzvorkehrungen bzw. auf Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG haben (vgl. HessVGH, Urteil vom 17.11.2011 - 2 C 2165/09.T, S. 89 f.).

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 4 BImSchG. Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen 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. Damit enthält das deutsche Immissionsschutzrecht keine Regelungen über Grenzwerte für Erschütterungen und deren Ermittlung.

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 den bestehenden Bahnanlagen gehen Erschütterungen aus, die zu einer Belastungssituation führt, die die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne die Linienverbesserung weiterhin zu dulden hätte. Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Soweit vorhabenbedingte Zunahmen der Erschütterungen allerdings nicht wahrnehmbar sind, besteht kein Anlass, diese unwesentliche Zunahme zu unterbinden.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes von Verkehrswegen existieren im Gegensatz zum Verkehrslärm keine rechtsverbindlich festgelegten Grenzwerte und Beurteilungskriterien. Auch die für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen hilfsweise herangezogene DIN 4150 Teil 2 kann ausweislich der Anmerkungen unter Abschnitt 6.5.3.4 dieser Norm auf bestehende Bahnstrecken nicht unmittelbar angewendet werden. Bewertungsmaßstab für die vorgesehenen Baumaßnahmen ist daher nicht die Einhaltung der in o.g. Norm angegebenen Anhaltswerte, sondern der Grundsatz, durch die Baumaßnahme keine wesentliche, d.h. un-

zumutbare Erhöhung der vorhandenen Erschütterungssituation aus dem Schienenverkehr hervorzurufen.

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

- die Bodenbeschaffenheit auf den 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 Vorgehensweisen 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 Erschütterungsprognose hat ergeben, dass bei dem messtechnisch untersuchten Gebäude in der Burgstraße 70 in Eschweiler kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen am Gleis besteht. Auch die Prognosewerte für den sekundären Luftschall bleiben unkritisch.

B.5.6 Sekundärer 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 sekundären Luftschall findet das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i.V.m. § 3 BImSchG). Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur nach Maßgabe der §§ 41 – 43 (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG). Diese 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.

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 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, 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 *vorstehenden* Abschnitt zum *Erschütterungsschutz* verwiesen.

Untersuchungen zum sekundären Luftschall werden nicht durchgeführt.

Als Zumutbarkeitsschwellen werden in Ermangelung einer spezifischen normativen Entscheidung zum sekundären Luftschall die Vorgaben aus der 24. BImSchV für Innenraumpegel (Schlafräume 30 dB(A), Wohnräume 40 dB(A)) als Richtwerte herangezogen. Die Einhaltung dieser Werte 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 die Planfeststellungsbehörde keine niedrigeren Zumutbarkeitsschwellen aus anderen technischen Regelwerken für andere Sachverhalte analog auf den Eisenbahnausbau anwendet.

An keinem Ort der Bebauung werden durch den Bau der Zusatzgleise die Anspruchskriterien für die Immissionen aus sekundären Luftschall überschritten, so dass keine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Durchführung von immissionsmindernden Maßnahmen besteht.

B.5.7 Elektromagnetische Felder

Die bestehende Bahnstrecke ist bereits durchgehend elektrifiziert. Die Neuanlagen werden 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 14.08.2013 (BGBl. I S. 3266). 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 vorüberge-

henden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen gefordert.

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.

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 Grenzwerteinhaltung 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 Baumaßnahme nicht bedarf. Da die Spannungssituation an jeder Strecke mit Oberleitung gleich ist, erübrigen sich Einzelfallberechnungen.

B.5.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Nach § 1a Abs. 2 WHG wird jedermann verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem Einbau wieder verwertbarer Reststoffe ist der Besorgnisgrundsatz. Nach § 26 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe an einem (oberirdischen) Gewässer nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Was-

serabflusses nicht zu besorgen ist. Nach § 34 Abs. 2 WHG dürfen Stoffe dürfen nur so gelagert oder abgelagert werden, dass eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist.

Eine Benutzung der Gewässer bedarf nach § 2 Abs. 1 WHG der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung.

Als Benutzungen gelten gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG auch Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers 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.

Gemäß § 3 Abs. 2 der o. g. Schutzzonenverordnung ist hier die Erteilung einer gesonderten wasserrechtlichen Genehmigung nach dieser Verordnung nicht erforderlich, wenn andere Bestimmungen einen hinreichenden Schutz ermöglichen. Dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss bei Beachtung der Auflagen gewährleistet.

Die Wasserwerksbetreiber wurden im Verfahren beteiligt.

Die Einzelheiten zum Entwässerungskonzept sind dem Erläuterungsbericht der Planunterlagen zu entnehmen.

Entwässerung

Die Entwässerung der Bahnsteige wird im Zuge der Maßnahme nicht geändert. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen auf den Bahnsteigen werden erneuert und weiterhin an die städtische Kanalisation angeschlossen. Im Bereich der Anpassung der Trassierung des Gleises 3 muss die vorhandene Tiefenentwässerung des Gleises ebenfalls angepasst werden. Die Entwässerung der Bahnsteige erfolgt weiterhin über Einläufe in die Kanalisation. Das Gleis 4, im Bereich der Verlängerung wird über einen Seitengraben mit darunterliegender Rigole entwässert. Diese Rigole wird im Bereich des BÜ Jägerspfad mit der Dachentwässerung des ESTW Moduls an die städtische Kanalisation angeschlossen. Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nicht notwendig.

Trinkwasserschutz

Der Planfeststellungsabschnitt liegt nicht im Trinkwasserschutzgebiet.

B.5.9 Naturschutz und Landschaftspflege

Im Rahmen der Vorhabenplanung und der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen wurden zahlreiche Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen entwickelt. Es handelt sich im Wesentlichen um die technische und planerische Optimierung des Vorhabens, der Baufläche sowie des Baubetriebs, um Eingriffe in die Schutzgüter weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern.

Artenschutz

Durch das Bauvorhaben wird in Lebensräume für wild lebende Tier- und Pflanzenarten eingegriffen.

Dem Ergebnis aus dem Scoping-Verfahren zum PFA 1 entsprechend, in dem keine faunistischen Kartierungen gefordert wurden, werden die im LANUV Messtischblatt 5130 Eschweiler (LANUV 2013) genannten planungsrelevanten Arten betrachtet. Dabei handelt es sich um Arten der Gruppen Säugetiere, Vögel und Amphibien. Die Stadt Eschweiler gab im Scoping-Verfahren mit Schreiben vom 12.01.2012 an das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, einen Hinweis auf ein Artenschutzgutachten aus einem angrenzenden Bebauungsplanverfahren (B-Plan Nr. 142b „Bourscheidtstraße“, Schleiereule Röhthgener Burg), des Büros Ras-kin aus Aachen, welches hier einbezogen wurde.

Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet zu dem Bebauungsplan konnten in dem Gutachten des Büros Ras-kin aus Aachen vier Fledermausarten ermittelt werden.

Auf dem Gelände der Burg Röhthgen wurden die Zwergfledermaus, die Wasserfledermaus, sowie der Große Abendsegler jagend nachgewiesen. Eine Breitflügelfledermaus wurde bei der Jagd über einem verwilderten Gartenstreifen beobachtet.

Avifauna Vögel

Für die Brutvögel ist aufgrund der formulierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Bauzeitenregelung) ebenfalls nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen.

Amphibien

Eine erhebliche Schädigung der oben genannten Amphibien ist auszuschließen, da durch das Vorhaben keine typischen Habitatstrukturen oder Teillebensräume betroffen sind.

Ergebnis:

Eine erhebliche Schädigung liegt in der Regel nicht bei nachteiligen Abweichungen vor, die geringer sind als die natürlichen Fluktuationen oder wenn eine kurze Regenerationszeit bis zum Erhalt des Ausgangszustandes gewährleistet ist (vgl. BNatSch § 19 (5)).

Für die Brutvögel ist aufgrund der formulierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Bauzeitenregelung) nicht von einer Eingriffserheblichkeit durch das Planungsvorhaben auszugehen.

Die Strukturen der Jagdgebiete der Fledermäuse werden nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Von einem Verstoß gegen die Vorschriften für besonders geschützte und andere bestimmte Tier- und Pflanzenarten (§ 44 BNatSchG) ist nicht auszugehen (vgl. Artenschutzbeitrag).

Auf den Erhalt von Lebensräumen wird durch die im LBP festgesetzten Schutzmaßnahmen hingewirkt.

Das geplante Vorhaben ist unter allen artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten zulässig.

B.5.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

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

B.5.11 Denkmalschutz

Die Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 15 DSchG und die Regelungen zum Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 16 DSchG sind in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen worden.

B.5.12 Land- und Fortwirtschaft

- entfällt -

B.5.13 Brand- und Katastrophenschutz

Die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW) i.d.F.d.B. vom 1. März 2000 (GV. NRW 2000, 256), gilt gemäß ihrem § 1 Abs. 2 Nr. 1 ausdrücklich nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden.

Das Brandschutzkonzept erläutert die geplanten Brandschutzmaßnahmen für das ESTW-A Modulgebäude.

Die einzelnen festgelegten Brandschutzmaßnahmen sind risikoangepasst und aufeinander abgestimmt. Es kann beziehungsweise auf Kapitel 1.1 entsprechend § 68 (2) BauO NRW und der IndBauR bestätigt werden, dass mit den im vorliegenden Brandschutzkonzept erläuterten Maßnahmen die Schutzziele und das Sicherheitsniveau der BauO NRW und IndBauR und dementsprechend auch die brandschutztechnischen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes gewährleistet werden.

Für die übrigen geplanten Maßnahmen sind keine Änderungen am Rettungskonzept notwendig.

B.5.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Bei den Baumaßnahmen werden vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Fernmeldeleitungen gekreuzt oder berührt. Sicherungen, Änderungen und Verlegungen werden in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern gemäß den Nebenbestimmungen durchgeführt.

B.5.15 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.5.16 Abweichungen vom gültigen Regelwerk

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.

B.5.17 UIG, ZIE

- entfällt -

B.5.18 Kampfmittelbergung

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

B.5.19 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, soweit erforderlich, die Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig zu führen.

B.5.20 Beanspruchung von Grundeigentum und Eingriffe in Rechte Dritter, Entschädigung

Von den Baumaßnahmen sind sowohl Fremdgrundstücke als auch bahneigene Grundstücke betroffen.

Die betroffenen Flächen sind mit ihren jeweiligen Flächeninanspruchnahmen (Art und Umfang) in Anlage 6 ausgewiesen.

Das unter den Schutz des Art. 14 Grundgesetz (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 beeinträchtigt werden. Die Durchsetzung des im Interesse der Allgemeinheit notwendigen Erweiterung der ABS4, Abschnitt Eschweiler überwiegt die sich für die Betroffenen er-

gebenden 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 vorgetragene 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.

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 (Staub, Lärm, Abgase, Erschütterungen) berührt.

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

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 ist. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht möglich, weil andernfalls die Ziele der Planung nicht zu erreichen sind.

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

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, 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 - 8 C 11634/98, NVwZ 2001, 104; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 21.01.1998 - 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 - 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 - 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.

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

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. 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. Der Planfeststellungsbeschluss bildet die Grundlage für die Enteignung und die vorzeitige Besitzeinweisung. Die Planfeststellung macht Verhandlungen des Vorhabenträgers mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

B.5.21 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5.22 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.5.22.1 Stadt Eschweiler

Einwendungen vom 18.12.15-/660 gh, 11.07.16-61/66 kps, 22.08.16-61/66 kps, 30.11.16-La

Argument 1

Seitens der Stadt Eschweiler wird – eingebunden in den regionalen Konsens – weiterhin der Bau des 3. Gleises, wie im Regionalplan festgeschrieben, gefordert. Das Vorhaben wird grundsätzlich begrüßt, da hierdurch u. a. die seit langem geforderte Barrierefreiheit des Hauptbahnhofs erreicht wird. Gleichwohl gehen die dargestellten Maßnahmen während der Umsetzung mit erheblichen Einschränkungen für die Nutzer und Anwohner des Hauptbahnhofes und der P+R-Anlage einher.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung. Die genannten Informationen werden bei der Erwidern der nachfolgend erhobenen Einwände berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 2

Liegenschaft:

Es sollte sichergestellt werden, dass die Bauzeit auf das unbedingt notwendige Zeitfenster reduziert wird, zudem sollte angestrebt werden, so wenig Baustelleneinrichtungsfläche wie nötig in Anspruch zu nehmen damit möglichst viele Stellplätze im unmittelbaren Bahnhofsumfeld während der Bauphase genutzt werden können. Schließlich sollten seitens des Vorhabensträgers im Umfeld des Hauptbahnhofs mögliche Ersatzparkflächen geschaffen werden, als potentielle Grundstücke, die sich allerdings im Privateigentum befinden kämen für eine derartige Nutzung theoretisch in Betracht:

- Lagerplatz Eisenbahnstraße (Gemarkung Eschweiler; Flur 32, Flurstück 165)
- Freifläche Odilienstraße/Ecke Johanna-Neumann-Straße (Gemarkung Eschweiler, Flur 30, Flurstück 276)

Die Verfügbarkeit dieser Flächen wurde von der Stadt Eschweiler nicht geprüft. Für die Nutzung der privaten städtischen Grundstücke ist eine Nutzungsgenehmigung erforderlich und rechtzeitig vor Baubeginn beim Amt für Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Tourismus anzufordern.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis wird beachtet. Eine möglichst geringe Bauzeit ist auch im Sinne der Vorhabenträgerin. Baustelleneinrichtungsflächen werden primär so weit möglich auf bahneigenen Grundstücken geplant. Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Stellplätzen, kann als Ersatzfläche das Bahngrundstück östlich vom Empfangsgebäude genutzt werden. Die aufgeführten Punkte werden auch im Bauvertrag berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. der Ersatzparkfläche wird auf das Schreiben der Stadt Eschweiler vom 30.11.2016 und der DB Netz AG vom 06.12.16 – verwiesen. Die DB Netz AG sagt zu, die zusätzlich notwendigen 20 Parkplätze auf dem Gelände Gemarkung Eschweiler, Flur 30, Flurstück 276 zu errichten. Mit dem Eigentümer ist eine entsprechende Vereinbarung zu treffen. Den Einwendungen und Bedenken ist damit durch die DB Netz AG entsprochen worden.

Argument 3

Planung:

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen dem Bahnübergang Jägerspfad und dem Tunnelportal des Ichenberger Tunnels. Die Flächen sind im Flächennutzungsplan der Stadt Eschweiler (FNP 2009) als „Bahnanlagen“ dargestellt. Die planungsrechtlichen Gegebenheiten der nördlich und südlich angrenzenden benachbarten Bauflächen/Grünflächen sind in den Unterlagen (u. a. Textteil UVS und in der schalltechnischen Untersuchung) sachlich richtig dargestellt und entsprechend berücksichtigt. Aus planungsrechtlicher Sicht werden keine Bedenken/Anregungen erhoben.

Gegenäußerung zu Argument 3

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stadt Eschweiler gegen die Planung keine Bedenken/Anregungen erhebt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 4

Bauordnung:

Die Errichtung oder Änderung von folgenden Baulichen Anlagen bedürfen gemäß § 65 BauO NRW keiner Baugenehmigung:

- Fahrgastunterstände des öffentlichen Personenverkehrs oder der Schülerbeförderung
- Aufzüge mit Ausnahme solcher in Sonderbauten nach § 54 BauO NRW

Gemäß § 64 Abs. 4 BauO NRW entbindet die Genehmigungsfreiheit nicht von den Verpflichtungen zur Einhaltung der Anforderungen, die in diesem Gesetz (BauO NRW), in Vorschriften aufgrund dieses Gesetzes oder in anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften gestellt werden.

Im vereinfachten Genehmigungsverfahren gemäß § 68 BauO NRW wird durch die Bauaufsichtsbehörde die Vereinbarkeit mit den folgenden Vorschriften geprüft:

- den §§ 29 bis 38 des BauGB,
- den §§ 4, 6, § 9 Abs. 2, §§ 12, 13, 51 (BauO NRW),
- den örtlichen Bauvorschriften nach § 86 (BauO NRW),
- anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, deren Einhaltung nicht in einem Genehmigungs-, Erlaubnis- oder sonstigen Zulassungsverfahren geprüft wurden.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 5

Bebauung auf mehreren Flurstücken:

Gemäß § 4 Abs. 2 BauO NRW ist ein Gebäude auf mehreren Grundstücken zulässig, wenn durch Baulast (Vereinigungsbaulast) gesichert ist, dass keine Verhältnisse eintreten können, die den Vorschriften dieses Gesetzes (BauO NRW) oder den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften zuwiderlaufen und das Gebäude auf den Grundstücken diesen Vorschriften so entspricht, als wären die Grundstücke ein Grundstück.

Die im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planunterlagen sind nicht so detailliert, dass sie über die genaue Lage des ESTW-Modulgebäudes Auskunft geben. Ggf. soll das Modulgebäude auf mehreren Flurstücken errichtet werden. Hierzu wäre die Eintragung von verschiedenen Baulasten erforderlich.

Evtl. betroffene Flurstücke:

- Gemarkung Eschweiler, Flur 36, Flurstück: 147
- Gemarkung Eschweiler, Flur 33, Flurstück: 685
- Gemarkung Eschweiler, Flur 33, Flurstück: 801

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 6

Abstandsflächen:

Gemäß § 6 Abs. 2 BauO NRW müssen Abstandsflächen auf dem Grundstück selbst liegen. Abstandsflächen dürfen sich ganz oder teilweise auf andere Grundstücke erstrecken, wenn durch Baulast (Abstandsflächenbaulast) gesichert ist, dass sie nur mit in der Abstandsfläche zulässigen baulichen Anlagen überbaut werden und auf diesen Grundstücken erforderlichen Abstandsflächen nicht angerechnet werden.

Die Prüfung der Abstandsflächen war auf Grund der vorliegenden Unterlagen nur begrenzt möglich.

Inwieweit die Abstandsflächen der Überdachung am Hauptbahnhofgebäude und die des ESTW-Modulgebäudes evtl. teilweise auf benachbarte Flurstücke fallen, kann nicht abschließend beurteilt werden.

Evtl. sind folgende Flurstücke hiervon betroffen:

- Gemarkung Eschweiler, Flur 32, Flurstück: 273 (Überdachung am Hbf Eschweiler)
- Gemarkung Eschweiler, Flur 33, Flurstück: 685 (ESTW-Modulgebäude)
- Gemarkung Eschweiler, Flur 33, Flurstück: 801 (ESTW-Modulgebäude)
- Gemarkung Eschweiler, Flur 33, Flurstück: 1058 (ESTW-Modulgebäude)

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 7

Abbruch eines Gebäudes:

Da die Größe des vorhandenen abzubrechenden Stellwerkgebäudes aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich ist, wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 65 Abs. 3 BauO NRW der Abbruch oder die Beseitigung von Gebäuden bis zu 300m³ umbauten Raum keiner Baugenehmigung bedürfen.

Gegenäußerung zu Argument 7

Der Hinweis wird beachtet. Der umbaute Raum des Stellwerkgebäudes beträgt 262 m³.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 8

Brandschutz:

Eine Prüfung und Beurteilung des Brandschutzes am Hauptbahnhof Eschweiler sowie des ESTW-Modulgebäudes durch die Feuerwehr der Stadt Eschweiler erfolgt zz. und wird ggf. nachgereicht.

Gegenäußerung zu Argument 8

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Brandschutzdetails sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu behandeln und umzusetzen.

Argument 9

Denkmalschutz:

Im Bereich des o.a. Planfeststellungsabschnitts liegen die Baudenkmäler Nr. 33, Burg Röhgen, Nr. 35, Hauptbahnhof Eschweiler, und das Bodendenkmal Nr. 9, Mittelalterliche Burg Röhgen.

In Bezug auf das Bodendenkmal Nr. 9 „Mittelalterliche Burg Röhgen“ liegt scheinbar ein Missverständnis vor. Das Bodendenkmal Nr. 9 war in der Stellungnahme der Bauordnungsabteilung vom 10.01.2012 nicht ausdrücklich als Bodendenkmal benannt worden und wurde deshalb in der Umweltverträglichkeitsstudie irrtümlich als Baudenkmal Nr. 9, Dürener Straße 4, aufgeführt. Für das Baudenkmal Nr. 9, Dürener Straße 4, wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt, dass eine Betroffenheit ausgeschlossen werden kann und dass es deshalb nicht weiter betrachtet wird. Das Bodendenkmal „Mittelalterliche Burg Röhgen“ wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt.

Aufgrund der im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten Untersuchungen ist für das Baudenkmal Nr. 33, Burg Röhgen, davon auszugehen, dass die geplanten Arbeiten keine negativen Auswirkungen auf das Baudenkmal durch Erschütterungen oder durch Eingriffe in die Entwässerung haben.

Unmittelbar betroffen von der Baumaßnahme ist das Baudenkmal Nr. 35, Hauptbahnhof Eschweiler.

Deshalb war im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens vor allem die geplante neue Bahnsteigüberdachung vor dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude Gegenstand mehrerer Abstimmungsgespräche zwischen der Bahn AG, dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler. Bei den Gesprächen wurde weitgehendes Einvernehmen erzielt, deshalb bestehen aus denkmalpflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Die im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planunterlagen sind jedoch nicht so detailliert, dass sie über alle aus denkmalpflegerischer Sicht wichtigen Punkte der Bauausführung Auskunft geben. Deshalb besteht für alle Arbeiten an bzw. auf dem Bahnsteig, der dem Baudenkmal Nr. 35 Hauptbahnhof unmittelbar vorgelagert ist, in Bezug auf die Details der Bauausführung in folgenden Punkten noch Klärungsbedarf:

Gegenäußerung zu Argument 9

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die noch offenen Punkte werden in den folgenden Erwiderungen geklärt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. des Denkmalschutzes wird auf die Nebenbestimmungen A.3.16 (Bodendenkmalschutz) sowie der Gegenäußerung und der Stellungnahmen der Rheinischen Ämter für Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege hingewiesen. Die darin aufgeführte Vorgehensweisen zur Behandlung der Denkmäler sowie beim Auffinden von Bodendenkmälern sind durch den Antragsteller zu beachten und mit der zuständigen Denkmalbehörde abzustimmen.

Argument 10

Neue Bahnsteigüberdachung:

Seitens des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland und der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Eschweiler war für die neue Bahnsteigüberdachung ein Mindestabstand von 30 Zentimetern zwischen der Bahnsteigüberdachung und dem Bahnhofsgebäude gefordert worden. Dieser Abstand wird nach den vorgelegten Plänen zwischen der Hauswand des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteigüberdachung ungefähr eingehalten, jedoch nicht zwischen dem auskragenden Gesims des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteigüberdachung. Für diesen Detailpunkt ist vor der Ausführung nachzuweisen, dass der jetzt vorgesehene Abstand eine Beschädigung des Bahnhofsgebäudes ausschließt.

Gegenäußerung zu Argument 10

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 11

Gusseiserne Stützen der vorhandenen Bahnsteigüberdachung:

Bezüglich der zum Denkmalbestand gehörenden gusseisernen Stützen der vorhandenen Bahnsteigüberdachung ist mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler im Vorfeld der Baumaßnahme abzustimmen,

- wie der Ausbau, die Lagerung und die Sanierung der Stützen erfolgen soll,
- wie der Wiedereinbau und Anschluss der Stützen an das neue Bahnsteigdach erfolgen soll,

- wie das Verbindungsprofil zwischen den freistehenden Stützen ausgebildet werden soll.

Gegenäußerung zu Argument 11

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 12

Personenunterführung:

In Bezug auf die neue Personenunterführung sind für die oberirdischen Bauteile Material und Materialfarben mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 12

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 13

Verkehr:

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass sich im Umfeld des Hauptbahnhofes Eschweiler bedingt durch Umstufungen die Baulastträgerschaft einiger Straßen geändert hat. Die Odilienstraße (ehern. Kreisstraße 15) wurde zur Gemeindestraße abgestuft (vg. UVS S. 5), die Bauarbeiten zur Herstellung des 2. Bauabschnitts der L 238 n wurden seitens des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zwischenzeitlich abgeschlossen (vgl. UVS S. 5). Die

Straße „Stich“ wurde von der Landesstraße (L 238) zur Kreisstraße {K 33} abgestuft (vgl. UVS S. 52).

Nach Ansicht der StädteRegion Aachen und der Stadt Eschweiler muss zudem die Aufweitung der EÜ Stich in die Planfeststellung der ABS 4 eingearbeitet werden, sollte für die EÜ Stich ein separates Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, ist darzulegen, wie die beiden Verfahren aufeinander abgestimmt werden und wie sich die zeitliche Abfolge gestaltet.

Bezüglich der geplanten Auflassung des BÜ Jägerspfad wurde nach diesseitigem Kenntnisstand ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt, hier sind noch Detailfragen zu klären, die notwendige Eisenbahnkreuzungsvereinbarung steht noch aus, die von der Stadt vorgelegten und mit der DB AG abgestimmten Planungen sind ggf. noch einzuarbeiten.

Gegenäußerung zu Argument 13

Die Hinweise zur Änderungen hinsichtlich der Baulastträgerschaft werden zur Kenntnis genommen. Die Aufweitung der EÜ Stich und der BÜ Jägerspfad sind nicht Projektbestandteil ABS 4 II-1.BS. Die für die IBN notwendige BÜ- Beseitigung Jägerspfad wird über ein eigenständiges Projekt realisiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. der Einwendungen zur EÜ „Stich“ und „Jägerspfad“ wird auf die Gegenäußerung der DB AG verwiesen. Sie sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens sondern als eigenständiges Verfahren zu betrachten, wobei für die EÜ „Jägerspfad“ bereits eine Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vorliegt, die jedoch noch eines Planänderungsverfahrens im Hinblick auf den Schallschutz bedarf.

Argument 14

Barrierefreiheit:

Im Hinblick auf die durchgehende Barrierefreiheit beim Übergang von Bus auf Bahn wird um eine rechtzeitige planerische Abstimmung an den Schnittstellen DB AG und Stadt Eschweiler gebeten.

Analog wird um rechtzeitige planerische Abstimmung bezüglich des Ersatzbauwerks in Bahn-km 56,355 {EÜ F/R Burgstraße) gebeten.

Gegenäußerung zu Argument 14

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 15

Baustellenverkehr:

Die Verkehrsführung während der Bauarbeiten im Umfeld des Hauptbahnhofes ist im Detail mit der Verkehrsbehörde, d.h. mit dem Ordnungsamt der Stadt Eschweiler abzustimmen. Die Anlieferung der Baustoffe sollte weitestgehend über die Schiene abgewickelt werden, da das umliegende Straßennetz (Invalidenstraße, Johanna-Neuman-Straße, Reigate & Banstead-Platz und Eisenbahnstraße) weder hinsichtlich der Querschnitte noch aufgrund des baulichen Zustandes für die zu erwartende Anzahl an Transporten geeignet ist. Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine gemeinsame Beweissicherung der betroffenen Straßen von DB AG und Stadt Eschweiler (Abt. für Straßenraum und Verkehr) erforderlich. Schäden, die durch den Baustellenverkehr verursacht werden, sind zu Lasten der DB AG zu beseitigen.

Die Stadt Eschweiler beabsichtigt 2016 die Durchführung einer Kanal- und Straßenbaumaßnahme in der Invalidenstraße.

Gegenäußerung zu Argument 15

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und werden soweit möglich in der weiteren Planung und der Ausführung berücksichtigt.

Das Beweissicherungsverfahren wird wie gefordert vor Beginn der Baumaßnahme durchgeführt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 16

Entwässerung:

Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 12 bezüglich der Entwässerung ausgeführt, dass die vorhandenen Gleise über eine Tiefenentwässerung verfügen, die an das städtische Netz angeschlossen ist. Dies steht im Widerspruch zu bisherigen Aussagen bezüglich der Gleisentwässerung, wonach keine Einleitung in die städtische Kanalisation erfolgt.

Des Weiteren soll die Entwässerung des Gleises 4 (Verlängerung um 160 m nach Osten) über eine Rigole erfolgen, von dort soll im Bereich des BÜ Jägerspfad wiederum gemeinsam mit der Entwässerung des neuen ESTW in die städtische Kanalisation eingeleitet werden. Diesbezüglich ist ein entsprechender Antrag bei der Stadt Eschweiler (Abt. für Straßenraum und Verkehr) zu stellen. Für die hydraulische Beurteilung der Leistungsfähigkeit der städtischen Kanäle und für die Berechnung der Abwassergebühren ist eine exakte Ermittlung der Menge der eingeleiteten Abwässer (Gleiskörper, Bahnsteige, Bahnsteigdächer, etc.) notwendig.

Gegenäußerung zu Argument 16

Im Bereich von ca. km 56,7 bis ca. km 57,0 wird das vorhandene Entwässerungssystem an die neue Gleislage und an die Bahnsteige angepasst und eine Erweiterung der Entwässerungsanlage ist nicht vorgesehen. Das Entwässerungssystem ist bereits an die städtische Entwässerung angeschlossen und ein neuer Anschluss oder eine Erhöhung der Wassermengen erfolgt nicht. Der Antrag wird im Zuge der Ausführungsplanung bei der Stadt eingereicht.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 17

Beleuchtung:

Bei der Beleuchtungsplanung ist darauf zu achten, dass der Übergang von der DB-Beleuchtungsanlage im Bereich Bahnsteig/Hauptbahnhof zur städtischen Beleuchtungsanlage auf dem Reigate & Banstead-Platz DIN-konform ausgestaltet wird.

Gegenäußerung zu Argument 17

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 18

Schall:

Bei sämtlichen Neubaugebieten entlang dieser Bahnstrecke (z.B. Ringofengelände, Maarfeld, Friedhof Nothberg) war aktiver Lärmschutz erforderlich. Insofern ist nicht nachvollziehbar, dass im Abschnitt um den Hauptbahnhof kein aktiver Lärmschutz im Sinne einer Lärmvorsorge (keine Lärmsanierung) erforderlich wird. Es ist insbesondere nicht nachvollziehbar, dass in der Schalltechnischen Untersuchung ..." von Herrn Breuer allein auf die „wesentliche Änderung" der Geräuschbelastung abgehoben wird; bei einer so gravierenden Änderung wie im vorliegenden Fall muss nach Ansicht der Stadt mit den absoluten Immissionswerten (wie bei einem Neubau) argumentiert werden, die voraussichtlich ein wesentlich größeres Schutzbedürfnis ergeben und damit ggf. aktiven Schallschutz für wesentlich mehr Gebäude rechtfertigen würden.

Gegenäußerung zu Argument 18

Der Gesetz- und Verordnungsgeber hat mit der 16. BImSchV die Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen beim (Neu-) Bau oder einer wesentlichen Änderung gelegt.

In dem angesprochenen Bereich "um den Hauptbahnhof" handelt es sich nicht um einen Neubau, sondern um Gleislageanpassungen in relativ geringem Ausmaß. Es wird in diesem Bereich kein neues durchgehendes Gleis gebaut.

Hier war deshalb zu prüfen, ob durch die geplanten baulichen Maßnahmen im Bereich Eschweiler eine wesentliche Änderung (im Schallbereich), d.h. eine Erhöhung um min. 3 dB(A) oder eine Erhöhung auf mehr als 70/60 dB(A) auftritt.

In dem Bereich "um den Hauptbahnhof" trifft keine der o.g. Bedingungen zu. Es entstehen folglich dort keine Ansprüche auf Lärmschutz aus der Baumaßnahme.

Dennoch ist von Seiten der Vorhabenträgerin das Thema Lärmschutz in Eschweiler auf der Agenda. In der Anlage 1 "Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche", Stand: 31.03.2016 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des BMVI ist der Bereich Eschweiler mit der Nr. 57 aufgeführt.

Der angesprochene Bereich "Hauptbahnhof" liegt somit im Bereich der Lärmsanierung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmung (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Die 16. BImSchV ist bei der Planung der Maßnahmen berücksichtigt worden. Eine Erhöhung vom mind. 3 dB (A) bzw. Erhöhung auf mehr als 70/60 dB (A) (gesundheitsgefährdender Bereich) findet nicht statt.

Argument 19

Umwelt:

Altlasten:

Das Vorhaben liegt im Bereich der Altlasten(verdachts)fläche Nr.: 5103/0236.

Bezüglich der bei der Baumaßnahme anfallenden Aushubmassen (u. a. Gleisschotter, etc.) ist das Kapitel 13

„Massenkonzept / Entsorgung“ des Erläuterungsberichts vom 21.07.2014 zu beachten.

Diesbezüglich ist die StädteRegion Aachen I A70 - Umweltamt - zu beteiligen.

Altbergbau:

Im Bereich des Eschweiler Hauptbahnhofes ragt das Gebiet der altbergbaulichen Hinterlassenschaften in das Plangebiet hinein. Diesbezüglich ist die Bezirksregierung Arnsberg - Abteilung Bergbau- zu beteiligen.

Gegenäußerung zu Argument 19

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.14, A.3.15, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 20

Grünflächen:

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Planfeststellungsabschnitt 1 Eschweiler werden neben den eigentlichen Bauflächen auch die Baustelleneinrichtungsflächen betrachtet. Zwei dieser vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen (Grünfläche Oberdorf und Teile der P+R Anlage am Hauptbahnhof befinden sich im Eigentum der Stadt Eschweiler. Auf diesen Flächen befindet sich Gehölzaufwuchs (Bäume, Sträucher, Hecken) zu denen detaillierte Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan fehlen. Es ist nicht ersichtlich, welche Gehölze erhalten und während der Bauphase geschützt werden sollen und welche Gehölze entfernt werden müssen. Ebenso fehlen konkrete Aussagen zu der Wiederherstellung der Flächen und den Ersatzpflanzungen. Der Standort der vorhandenen städtischen Schnitthecke entlang des Hausbahnsteiges ist zum Beispiel im Bestands- und Konfliktplan als versiegelte Fläche HY 1 dargestellt. Aussagen zur Hecke selbst fehlen. Im Maßnahmenplan ist hier zwar die Anlage eines Gehölzstreifens vorgesehen; es ist jedoch nicht ersichtlich, ob dies der Ersatz der städtischen Hecke ist oder eine Bepflanzung auf Bahngelände.

Gegenäußerung zu Argument 20

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird in Kapitel 3.1.2 Baustelleneinrichtungsfläche der Bestand der betroffenen städtischen Grünflächen beschrieben: "Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen somit innerstädtisch, trassennah, teils auf DB Gelände bzw. teils öffentlichen und sind derzeit mit einer Oberflächenbefestigung auf dem Bahnhofsvorplatz, einer gehölzfreien Schotterschicht gegenüber dem Empfangsgebäude und als relativ junge Grünanlage aus Rasen mit jungen Hochstämmen an der aufgelassenen Eisenbahnüberführung Jägerspfad ausgebildet."

Im Kapitel 5.2 Ermittlung des Ausgleichsbedarfs in der Tabelle Landschaftspflegerische Maßnahmen wird die Betroffenheit der Grünfläche Oberdorf durch den Konflikt 1 dargestellt und mit der Maßnahme R 2.2 Rekultivierung von BE-Flächen durch Ansaat und Pflanzung von Hochstämmen/Sträuchern nach Rückbau der Baustelleneinrichtungsfläche, Bodenbearbeitung, Ansaat und Pflanzung auf 350 m² ausgeglichen. Im Maßnahmenblatt 4 ist die Maßnahme R 2.2 näher beschrieben. Mit Ausnahme eines jungen Hochstamms bleiben alle Gehölze auf der städtischen Grünfläche Oberdorf erhalten. "Paul's Pflaumenbaum" sowie der

Gedenkstein auf der Grünfläche Oberdorf werden erhalten und gegenüber der BE-Fläche geschützt. Ein vor einigen wenigen Jahren gepflanzter Hochstamm muss weichen und wird nach Beendigung der Nutzung als BE-Fläche durch ein gleichwertiges Gehölze ersetzt.

Die Wiederherstellung der Grünanlage erfolgt in Abstimmung mit dem Eigentümer der Fläche, vertreten durch das Fachamt der Stadt Eschweiler. Dabei sollte die Auffassung des Bahnübergangs Jägerspfad berücksichtigt werden und so gestaltet werden, dass eine unterstützende Verkehrslenkung erfolgt.

Alle Hochstämme und Baumscheiben auf dem P+R-Parkplatz am Hauptbahnhof Eschweiler bleiben erhalten und werden geschützt. Als BE-Fläche in Anspruch genommen werden ausschließlich versiegelte Flächen.

Als Ersatz für die geschnittene Hecke zwischen dem Hausbahnsteig und dem P+R-Parkplatz ist die LBP-Maßnahme G 2.4 Anlage eines Gehölzstreifens in einem Umfang von ca. 100 m² geplant. Die Maßnahme G 2.4 ist im Maßnahmenblatt des Landschaftspflegerischen Begleitplans näher beschrieben. In der Anlage 3.3 der Planfeststellung mit dem Bahnsteigausstattungsplan im Maßstab 1:200 sind die beiden Bereiche, nämlich die eingezeichneten Böschungen zwischen dem Hausbahnsteig und dem Parkplatz östlich und westlich des Empfangsgebäudes, für diese Maßnahme vorgesehen. Die Flächen liegen auf Bahngelände. Die Art der Böschungsbepflanzung wird nach Abschluss der Baumaßnahme und nicht mehr Nutzung des P+R-Parkplatzes als BE-Fläche mit dem Fachamt der Stadt Eschweiler abgestimmt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken bzgl. der Inanspruchnahme der städtischen Grünflächen entsprechen umzusetzen.

Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 21

Die vorgesehenen Maßnahmen auf den städtischen Flächen, die durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind detailliert im Vorfeld mit der Stadt (Abt. für Freiraum und Grünordnung) abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 21

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken bzgl. der Inanspruchnahme der städtischen Grünflächen entsprechen umzusetzen.

Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 22

bezugnehmend auf Ihr o.a. Schreiben teile ich mit, dass nach Prüfung der Gegenäußerung noch auf Folgendes hingewiesen wird:

Abteilung für Wirtschaftsförderung, Liegenschaften und Tourismus: Die von der DB Netz AG beschriebene Ersatzfläche östlich vom Empfangsgebäude am Bahnhof befindet sich im Eigentum der Stadt Eschweiler und steht als Ersatzfläche nicht zur Verfügung. Die übrigen liegenschaftlichen Forderungen bleiben bestehen.

Gegenäußerung zu Argument 22

Die in der Erwiderung zu Argument 27 angesprochene Fläche östlich des Empfangsgebäudes befindet sich im Eigentum der DB Netz AG (siehe Anlage 1 hellblaue Schraffierung). Auf der Fläche ist die Anlage eines Gehölzstreifens geplant, der als Ausgleichsmaßnahme für die geschnittene Hecke zwischen dem Hausbahnsteig und dem P+R Parkplatz benötigt wird.

Für die vorübergehend entfallenen Parkplätze auf dem P&R Parkplatz wird eine Ersatzfläche zur Verfügung gestellt (siehe Anlage 1 hellblaue Schraffierung; Fläche östlich des Empfangsgebäudes hinter dem Bahnsteig 1 (ca. km 56,7)). Diese Fläche befindet sich ebenfalls im Eigentum der DB Netz AG.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. der Ersatzparkfläche wird auf das Schreiben der Stadt Eschweiler vom 30.11.2016 und der DB Netz AG vom 06.12.16 – verwiesen. Die DB Netz AG sagt zu, die zusätzlich notwendigen 20 Parkplätze auf dem Gelände Gemarkung Eschweiler, Flur 30, Flurstück 276 zu errichten. Mit dem Eigentümer ist eine entsprechende Vereinbarung zu treffen. Den Einwendungen und Bedenken ist damit durch die DB Netz AG entsprochen worden.

Argument 23

Abteilung für Freiraum und Grünordnung:

Sofern die unter Punkt 27 und 28 der Gegenäußerung der DB Netz AG zu den Belangen „Inanspruchnahme städtischer Grünflächen“ angegebenen Punkte berücksichtigt werden, können die Anregungen und Bedenken der Abt. für Freiraum und Grünordnung als ausgeräumt angesehen werden.

Gegenäußerung zu Argument 23

Die unter Punkt 27 und 28 der Gegenäußerungen der DB Netz AG angegebenen Punkte werden berücksichtigt. Somit sind die Anregungen und Bedenken der Abt. für Freiraum und Grünordnung der Stadt Eschweiler ausgeräumt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken bzgl. der Inanspruchnahme der städtischen Grünflächen entsprechen umzusetzen.

Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 24

Bauordnungsabteilung / Untere Denkmalbehörde:

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass das Bodendenkmal Nr. 9 „Mittelalterliche Burg Röhgen“ in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt wurde. Gegen den Abschluss des Anhörungsverfahrens bestehen aus denkmalpflegerischer Sicht keine Beden-

ken, wenn das LVR Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland im Rahmen des Verfahrens beteiligt wurde.

Gegenäußerung zu Argument 24

Das LVR - Amt für Bodendenkmalpflege wurde beteiligt.

Nach Prüfung der Planungsunterlagen kommt das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege zu dem Ergebnis, dass die Belange des Bodendenkmalschutzes im Rahmen der Planung nicht abwägungserheblich betroffen werden.

Die Vorschriften der §§ 15. 16 DSchG NW bleiben hiervon unberührt.

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde oder Befunde ist die Stadt Aachen bzw. die Stadt Eschweiler als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVR- Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. des Denkmalschutzes wird auf die Nebenbestimmungen A.3.16 (Bodendenkmalschutz) sowie die Gegenäußerung und der Stellungnahmen der Rheinischen Ämter für Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege hingewiesen. Die darin aufgeführte Vorgehensweise zur Behandlung der Denkmäler sowie beim Auffinden von Bodendenkmälern sind durch die Antragsteller zu beachten und mit den zuständigen Denkmalbehörden abzustimmen.

B.5.22.2 StädteRegion Aachen

Einwendungen vom: 03.12.2015 - . Az., vom 27.06.2016 – o. Az.

Argument 1

Gegen das vorgelegte Verfahren bestehen seitens der StädteRegion Aachen keine Bedenken, sofern nachfolgende Hinweise und Anregungen beachtet werden.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der StädteRegion Aachen keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

A 70 - Umweltamt

Bodenschutz und Altlasten:

Im Plangebiet befinden sich lt. Erkundungen und Voruntersuchungen altlastenverdächtige Flächen bzw. schädliche Bodenveränderungen. An die Entsorgung von Aushubmaterialien sind erhöhte Anforderungen zu stellen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung vgl. A.3.14, A.3.15 in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 3

Es bestehen keine Bedenken, wenn die Erdarbeiten gutachterlich begleitet werden. Der/die Gutachter/in ist vor Beginn der Erdarbeiten schriftlich mit Vorlage der Auftragsbestätigung per E-Mail an raimunde.jaeger@staedteregion-aachen.de zu benennen. Spätestens 4 Wochen nach Abschluss ist ein gutachterlicher Bericht der unteren Bodenschutzbehörde der StädteRegion Aachen vorzulegen. Sollten keine kontaminierten Böden angetroffen werden, so ist auch dies schriftlich durch den/die Gutachter/in zu dokumentieren.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Hinweise werden beachtet. Die aufgeführten Punkte werden im Bauvertrag berücksichtigt und geregelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 4

Bauliche Eingriffe in potentiell schadstoffbelastete Bereiche sind als Arbeiten im kontaminierten Bereich anzusehen und entsprechend zu beauftragen. Hierbei sind die arbeits- und umgebungsschutzrechtlichen Vorgaben der BGR 128 (Richtlinie Kontaminierte Bereiche, Berufsgenossenschaftliche Regeln) uneingeschränkt zu berücksichtigen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Hinweise werden beachtet. Die aufgeführten Punkte werden im Bauvertrag berücksichtigt und geregelt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 5

Der bei den Erdaushubarbeiten ggf. anfallende kontaminierte Aushub ist zu separieren und ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen/verwerten. Ggf. kann kontaminierter Aushub im Bereich derselben Altlasten(verdachts)fläche in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde wieder eingebaut werden.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 6

Für den Fall, dass bei Erdarbeiten Feststellungen im Hinblick auf organoleptisch (z.B. geruchlich oder visuell) auffälliges Bodenmaterial gemacht werden, die von den bisherigen Kenntnissen abweichen, ist das Umweltamt der StädteRegion Aachen (A 70.4, Fachbereich Bodenschutz, Altlasten und Abfall, Zollernstr. 10, 52070 Aachen, Tel.: 0241 / 5198 - 2407, -2603 oder -2159) unverzüglich zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu unterrichten.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 7

Natur und Landschaft:

Es bestehen keine Bedenken, wenn die in der UVS aufgeführten Vermeidungs- und Vermin-derungsmaßnahmen von Beeinträchtigungen der Schutzgüter eingehalten werden. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird von der Höheren Landschaftsbehörde geprüft.

Gegenäußerung zu Argument 7

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der Antragstellerin sowie die Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss hingewiesen. Die Antragstellerin sagt zu, die Anregungen und Bedenken bzgl. der Inanspruchnahme der städtischen Grünflächen entsprechen umzusetzen.

Die Einwendungen und Bedenken sind somit als ausgeräumt zu betrachten.

Argument 8

Schutzgebiete sowie artenschutzrechtliche Belange sind nicht betroffen

Gegenäußerung zu Argument 8

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.22.3 Polizeipräsidium Aachen

Einwendungen vom: 20.11.2015 – 22.5-3-5000000-15/15 und 20.06.2015 – 22.5-3-5000000-15/15

Argument 1

Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -Stilllegungen zu vermeiden.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/ Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Köln Dezernat 25) vorzulegen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Entscheidung zur Aufnahme der Hinweise zur Kampfmittelüberprüfung in den Planfeststellungsbeschluss obliegt dem Eisenbahnbundesamt.

Aus Sicht des Vorhabenträgers bestehen keine Bedenken für eine Aufnahme des Textes.

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung vgl. A.3.17 in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.4 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Einwendung vom: 18.12.2015 – 15-4546-TS und vom 24.11.2015 – LD/604

Argument 1

Bezogen auf die Belange der Denkmalpflege bitte ich um Beachtung des Schreibens der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Eschweiler vom 24.11.2015. Die hierin getroffenen Aussagen zu den von der Planung betroffenen Denkmälern werden seitens des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland ausdrücklich bestätigt.

Gegenäußerung zu Argument 1

Das Schreiben der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Eschweiler vom 24.11.2015 wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Bzgl. des Denkmalschutzes wird auf die Nebenbestimmungen A.3.16 (Bodendenkmalschutz) sowie die Gegenäußerungen und der Stellungnahmen der Rheinischen Ämter für

Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege hingewiesen. Die darin aufgeführte Vorgehensweise zur Behandlung der Denkmäler sowie beim Auffinden von Bodendenkmälern sind durch die Antragsteller zu beachten und mit den zuständigen Denkmalbehörden abzustimmen.

Argument 2

Im Bereich des o.a. Planfeststellungsabschnitts liegen die Baudenkmäler Nr. 33, Burg Röthgen, Nr. 35, Hauptbahnhof Eschweiler, und das Bodendenkmal Nr. 9, Mittelalterliche Burg Röthgen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler (Argumentnummern ergänzen)

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 3

In Bezug auf das Bodendenkmal Nr. 9 „Mittelalterliche Burg Röthgen“ liegt scheinbar ein Missverständnis vor. Das Bodendenkmal Nr. 9 war in der Stellungnahme der Bauordnungsabteilung vom 10.01.2012 nicht ausdrücklich als Bodendenkmal benannt worden und wurde deshalb in der Umweltverträglichkeitsstudie irrtümlich als Baudenkmal Nr. 9, Dürener Straße 4, aufgeführt. Für das Baudenkmal Nr. 9, Dürener Straße 4, wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt, dass eine Betroffenheit ausgeschlossen werden kann und dass es deshalb nicht weiter betrachtet wird. Das Bodendenkmal „Mittelalterliche Burg Röthgen“ wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt.

Gegenäußerung zu Argument 3

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Entscheidung zu Argument 1 hingewiesen.

Argument 4

Aufgrund der im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführten Untersuchungen ist für das Baudenkmal Nr. 33, Burg Röthgen, davon auszugehen, dass die geplanten Arbeiten keine negativen Auswirkungen auf das Baudenkmal durch Erschütterungen oder durch Eingriffe in die Entwässerung haben.

Gegenäußerung zu Argument 4

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 5

Unmittelbar betroffen von der Baumaßnahme ist das Baudenkmal Nr. 35, Hauptbahnhof Eschweiler. Deshalb war im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens vor allem die geplante neue Bahnsteigüberdachung vor dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude Gegenstand mehrerer Abstimmungsgespräche zwischen der Bahn AG, dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler. Bei den Gesprächen wurde weitgehendes Einvernehmen erzielt, deshalb bestehen aus denkmalpflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 5

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 6

Die im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planunterlagen sind jedoch nicht so detailliert, dass sie über alle aus denkmalpflegerischer Sicht wichtigen Punkte der Bauausführung Auskunft geben. Deshalb besteht für alle Arbeiten an bzw. auf dem Bahnsteig, der dem Bau-
denkmal Nr. 35 Hauptbahnhof unmittelbar vorgelagert ist, in Bezug auf die Details der Bau-
ausführung in folgenden Punkten noch Klärungsbedarf:

Gegenäußerung zu Argument 6

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 7

1. Neue Bahnsteigüberdachung

Seitens des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland und der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Eschweiler war für die neue Bahnsteigüberdachung ein Mindestabstand von 30 Zentimetern zwischen der Bahnsteigüberdachung und dem Bahnhofsgebäude gefordert worden. Dieser Abstand wird nach den vorgelegten Plänen zwischen der Hauswand des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteigüberdachung ungefähr eingehalten, jedoch nicht zwischen dem auskragenden Gesims des Bahnhofsgebäudes und der Bahnsteigüberdachung. Für diesen Detailpunkt ist vor der Ausführung nachzuweisen, dass der jetzt vorgesehene Abstand eine Beschädigung des Bahnhofsgebäudes ausschließt.

Gegenäußerung zu Argument 7

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zu Argument 1 wird hingewiesen.

Argument 8

2. Gusseisernen Stützen der vorhandenen Bahnsteigüberdachung

Bezüglich der zum Denkmalbestand gehörenden gusseisernen Stützen der vorhandenen Bahnsteigüberdachung ist mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler im Vorfeld der Baumaßnahme abzustimmen,

- wie der Ausbau, die Lagerung und die Sanierung der Stützen erfolgen soll,
- wie der Wiedereinbau und Anschluss der Stützen an das neue Bahnsteigdach erfolgen soll,
- wie das Verbindungsprofil zwischen den freistehenden Stützen ausgebildet werden soll.

Gegenäußerung zu Argument 8

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zu Argument 1 wird hingewiesen.

Argument 9

3. Personenunterführung

In Bezug auf die neue Personenunterführung sind für die oberirdischen Bauteile Material und Materialfarben mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland und der Stadt Eschweiler abzustimmen.

Gegenäußerung zu Argument 9

Siehe auch Stellungnahme der Stadt Eschweiler.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zu Argument 1 wird hingewiesen.

B.5.22.5 Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege

Einwendung vom: 19.11.2015 – 311.14/15-001

Argument 1

Nach Prüfung der Planungsunterlagen komme ich zu dem Ergebnis, dass die Belange des Bodendenkmalschutzes Rahmen dieser Planung nicht abwägungserheblich betroffen werden.

Die Vorschriften der §§ 15. 16 DSchG NW bleiben hiervon unberührt. Ich bitte Sie daher, folgenden Hinweis in die Planungsunterlagen aufzunehmen:

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde oder Befunde ist die Stadt Aachen bzw . die Stadt Eschweiler als Untere Denkmalbehörde oder das LVR -Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Nideggen, Zehnthofstr. 45, 52385 Nideggen, Tel.: 02425/9039-0, Fax: 02425/9039-199, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVR- Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege keine Bedenken bestehen.

Die Entscheidung zur Aufnahme der Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss obliegt dem Eisenbahnbundesamt.

Aus Sicht der Vorhabenträgers bestehen keine Bedenken für eine Aufnahme des Textes.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung vgl. A.3.16 in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.6 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Einwendung vom: 18.11.2015 – Infra I3-45-60-00/III – ohne – 15-PFV

Argument 1

Die Bundeswehr ist nicht berührt und nicht betroffen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Bundeswehr keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Ich bitte um den Beginn und das Ende der Baumaßnahme an das

Landeskommando Hessen

Fachbereich Verkehrsinfrastruktur

Moltkering 6

65189 Wiesbaden

E-Mail: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org

mitzuteilen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich. Das Bundesamt erhält einen Abdruck des Beschlusses.

B.5.22.7 Deutsche Telekom

Einwendung vom: 16.12.2015 – PTI 24, PB 1, 13.07.2016 – PTI 24, PB 1

Argument 1

Gegen die Durchführung Ihres Bauvorhabens bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Unsererseits sind in dem Bereich keine Maßnahmen geplant.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Deutschen Telekom keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 2

Bei Arbeiten in der Nähe von unterirdischen Telekommunikationsanlagen ist die Kabelschutzanweisung zu beachten, damit Beschädigungen unserer Anlagen vermieden werden. Freigelegtes Trassenband darf weder entfernt noch verlegt werden, da es als Warnschutz auf das Vorhandensein von Kabeln aufmerksam machen soll.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.8 DB Kommunikationstechnik

Einwendung vom: 12.11.2015 – T.CUP 22

Argument 1

Im Auftrag der Deutschen Bahn AG und der Vodafone AG & Co. KG haben wir Ihre Anfrage auf Betreiberauskunft vom 02.11.2015 bearbeitet." Es "..liegen nun folgende Ergebnisse vor:

Auskunft im Auftrag der Deutschen Bahn AG

Der angefragte Bereich enthält folgende Kabel oder TK-Anlagen der DBAG:

- **LWL-Kabel F 6205**
- **Fernkabel F 3278**
- **Es ist hier besonders der Verlauf des Kabel F3278 zu beachten**
- **Im Bereich der zu untersuchenden Fläche ist es möglich, auf hier nicht dokumentierte Kabel zu treffen.**

Gegenäußerung zu Argument 1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 2

Die DB Kommunikationstechnik GmbH stimmt den von Ihnen geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu:

Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig.

Bitte teilen Sie uns schriftlich (**mindestens 7 Arbeitstage vorher**) und unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. den gewünschten Termin zur Kabeleinweisung mit. Nutzen Sie dabei bitte die folgende Verbindung:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Netzadministration
Fax: 069/265-57811
Email: netzadministration-w@deutschebahn.com

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Gegenäußerung zu Argument 2

Hinweis wird zur Kenntnis genommen und Termin zur Kabeleinweisung wird rechtzeitig vereinbart.

Die Entscheidung zur Aufnahme des Hinweises zur Kabeleinweisung in den Planfeststellungsbeschluss obliegt dem Eisenbahnbundesamt.

Aus Sicht der Vorhabenträgers bestehen keine Bedenken für eine Aufnahme des Textes.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 3

Ihre Baumaßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen.

Zur Einleitung der Vorarbeiten empfehlen wir Ihnen die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Vertrieb und Kundenbetreuung
Anschrift: Hollestr. 3, 45127 Essen
Email: kundenmanagement.west@deutschebahn.com

Gegenäußerung zu Argument 3

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 4

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft" sind strikt einzuhalten. Die Unterlagen liegen dem Schreiben nicht bei.

Gegenäußerung zu Argument 4

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Leistungsverzeichnis der bauausführenden Firma berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 5

Diese Zustimmung bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum vom **12.11.2015** bis zum **15.05.2016**. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.

Gegenäußerung zu Argument 5

Der Zeitraum ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar. DB Kommunikationstechnik wurde hierüber informiert.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 6

Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Gegenäußerung zu Argument 6

Die Hinweise werden beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 7

Auskunft im Auftrag der Vodafone AG & Co. KG

Der angefragte Bereich enthält nach der hier vorliegenden Dokumentation keine Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone AG & Co. KG.

Gegenäußerung zu Argument 7

- keine Gegenäußerung –

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.22.9 Vodafone D2 GmbH

Einwendung vom: 27.11.2015 – TLPT-W

Argument 1

In den von Ihnen angegebenen Planungsbereichen (nur im Bahnbereich) **befinden sich in Kabelführungssystemen der DB-AG**

Glasfaserleitungen in KSR DN 100 der:

Vodafone GmbH (ehemals Arcor AG & Co. KG)

Bitte stellen Sie sicher, dass durch Ihre eigenen bzw. durch die von Ihnen beauftragten Auftragnehmerkräfte die allgemeinen Vorschriften beachtet und eingehalten werden. Die Pläne fordern Sie bitte bei der DB AG an.

Gegenäußerung zu Argument 1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Leistungsverzeichnis der bauausführenden Firma berücksichtigt.

Die Pläne liegen der Bezirksregierung vor.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 2

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass Vodafone für die Richtigkeit der Angaben gemieteter Fremdtrassen keine Gewährleistung übernehmen kann.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.22.10 Net Aachen

Einwendung vom: 19.11.2015 – DRW-V-WP/Rö, 27.06.2016 – DRW-V-WP/Rö

Argument 1

Diese Stellungnahme bezieht sich auf das von uns betreute Nieder- und Mittelspannungsnetz bis zur 35-kV-Spannungsebene und ergeht auch im Auftrag und mit Wirkung für die RWE Deutschland AG als Eigentümerin des Nieder- und Mittelspannungsnetzes.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens Westnetz keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

In dem oben angeführten Ausbauabschnitt unterhalten wir im Kreuzungsbereich der Bahnstrecke Köln-Aachen-Bundesgrenze und der L 238 (Röhlinger Str.) ein Signalkabel, welches zur Steuerung unserer übergeordneten Umspannanlagen dient. Wir gehen [nicht] davon aus, dass die Planungen der DB Netz AG keine direkten Auswirkungen auf unser Netz haben werden, möchten aber vorsorglich um die Aufnahme unseres Hinweises in das Anhörungsverfahren bitten.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis und die Bitte um Aufnahme in das Anhörungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

B.5.22.11 Regionetz GmbH

Einwendung vom: 18.12.2015 – TP-P

Argument 1

Wir danken für Ihr o.g. Schreiben und teilen Ihnen hierzu mit, dass unsererseits gegen den Ausbauplan grundsätzlich keine Bedenken bestehen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der regionetz GmbH keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Wir weisen darauf hin, dass bestehende Versorgungs- und Anschlussleitungen bzw. Kabel entsprechend der Richtlinien zu sichern und die Mindestabstände einzuhalten sind.

Gegenäußerung zur Argument 2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes als Nebenbestimmung, vgl. A.3.6, in den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Argument 3

Außerdem machen wir darauf aufmerksam, dass entsprechend der Richtlinien (DVGW Regelwerk GW 125) bei geplanten Anpflanzungen von Baumgruppen im Trassenbereich von Versorgungsleitungen bzw. Kabel seitens des Veranlassers Schutzmaßnahmen erfolgen müssen und durch Anpassung der Straßenkappen entstehende Kosten vom Veranlasser im vollen Umfang zu tragen sind.

Gegenäußerung zu Argument 3

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 4

Bestandspläne erhalten Sie über unsere Internetplanauskunft. Diese finden Sie auf der Homepage der regionetz GmbH unter Onlineservice / Leitungsauskunft. Spätestens vor der Bauausführung sind gültige Bestandspläne aller Versorgungsarten der regionetz sowie der betriebsgeführten Unternehmen und eine Leitungsschutzzeiweisung über unsere Internetplanauskunft (s.o.) einzuholen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Informationen werden zum genannten Zeitpunkt eingeholt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 5

Wir bitten Sie, uns auch weiterhin an den laufenden Verfahren zu beteiligen.

Gegenäußerung zu Argument

Die Bitte wird beachtet.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

B.5.22.12 Unfallversicherung Bund und Bahn

Einwendung vom: 21.12.2015 – 314.2-GOC V008, 06.07.2016 – 314.2-GOC V008

Argument 1

1. Gefährdungsbeurteilung

Für die geplante Baumaßnahme ist vor Aufnahme der Arbeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) bzw. nach § 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ -DGUV Vorschrift 1- aufzustellen. Auf Grund dieser Beurteilung ermittelte und notwendige Maßnahmen sind umzusetzen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Entscheidung zur Aufnahme der Hinweise des Arbeitsschutzes in den Planfeststellungsbeschluss obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Hierzu bestehen aus der Sicht des Vorhabenträgers keine Bedenken.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Aufstellung einer Gefährdungsabschätzung nach § 5 (ArbSchG) bzw. nach § 3 der UVV obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde. Sie ist durch den Antragsteller aufzustellen.

Argument 2

2. Sicherheitsraum

Nach § 5 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (GUV-V 030.1) muss neben jedem Fahrbereich auf einer Seite ein ausreichend bemessener Bereich vorhanden sein, in den Beschäftigte vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Der Sicherheitsraum muss mindestens 2,00 m hoch, erkennbar und sicher erreichbar sein. Die notwendige Mindestbreite ist in Abhängigkeit von den zulässigen maximalen Fahrgeschwindigkeiten der Schienenfahrzeuge auszulegen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Die Entscheidung zur Aufnahme der Hinweise des Arbeitsschutzes in den Planfeststellungsbeschluss obliegt dem Eisenbahnbundesamt. Hierzu bestehen aus der Sicht des Vorhabenträgers keine Bedenken.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Unfallverhütungsvorschriften sind durch den Antragsteller einzuhalten und nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Argument 3

Soweit die relevanten Arbeitsschutzverordnungen bzw. Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden, bestehen unsererseits zurzeit keine Bedenken gegen den Ausbau der Aus-

baustrecke (ABS) 4 Köln-Aachen-Bundesgrenze, II. Ausbauabschnitt, Planfeststellungsabschnitt 1 Eschweiler.

Gegenäußerung zu Argument 3

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.22.13 ASEAG

Einwendung vom: 09.12.2015 – VAP-le

Argument 1

Gegen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das o.g. Bauvorhaben bestehen seitens der ASEAG grundsätzlich keine Bedenken.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der ASEAG keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Der Eschweiler Hauptbahnhof wird durch die ASEAG-Buslinien EW4 und 48 bedient. Im Bereich vor dem Bahnhofsgebäude am Reigate & Banstead-Platz befindet sich die Bushaltestelle "Hauptbahnhof". Durch die Baustelleneinrichtung und Baustellenandienung auf den Flächen der P+R-Anlage am Hauptbahnhof dürfen keine Behinderungen für den auf dem Reigate & Banstead-Platz verkehrenden ÖPNV entstehen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

B.5.22.14 Bezirksregierung Arnsberg

Einwendung vom: 03.12.2015 – 65.53.13-2015-6

Argument 1

Zu dem Vorhaben werden aus bergbehördlicher Sicht keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht. Zu den bergbaulichen Verhältnissen im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1 - Eschweiler- erhalten Sie folgende Hinweise:

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Bezirksregierung keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Der o. a. Planbereich liegt über auf Steinkohle, Braunkohle und Eisenerz verliehenen Bergwerksfeldern, alle im Eigentum der EBV Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Myhler Straße 83 in 41836 Hückelhoven.

Soweit noch nicht geschehen sollte die genannte Eigentümerin zu Planungen und bergbaulichen Einwirkungen am Verfahren beteiligt werden.

Gegenäußerung zu Argument 2

EBV wurde am Verfahren beteiligt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Der Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 3

Nach den hier vorliegenden Unterlagen ist in einem Teil des Ausbauabschnitts (siehe Anlage) tagesnaher Steinkohlenbergbau (Uraltbergbau) dokumentiert bzw. nicht auszuschließen. Ein hier vorliegendes Gutachten weist in diesem Bereich eine Tagesbruch-, Senkungs-/Setzungsgefährdung mit hoher Wahrscheinlichkeit aus.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

Argument 4

Hinsichtlich einer gutachterlichen Einschätzung der dargestellten bergbaulichen Verhältnisse einschließlich einer Entscheidung über ggf. erforderlicher geeigneter Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen ist dem Bauherrn die Einschaltung eines Sachverständigen zu empfehlen.

Gegenäußerung zu Argument 4

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

Argument 5

Sofern diese Auskunft über die bergbaulichen Verhältnisse in tatsächlicher Hinsicht nicht ausreicht, um eine Einschätzung vorzunehmen, besteht für den Grundeigentümer die Möglichkeit, eine Grubenbildeinsichtnahme durchzuführen und sich selbst über die bergbauliche Situation in Bezug auf das Baugrundstück zu informieren. Die Einsichtnahme ist hier zu beantragen. Die Grubenbildeinsichtnahme kann, da diese markscheiderische Fachkenntnisse erfordert, auch von einem beauftragten Sachverständigen durchgeführt werden.

Gegenäußerung zu Argument 5

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

B.5.22.15 Geologischer Dienst NRW

Einwendung vom: 18.12.2015-31.110/8064/2015

Argument 1

Aus Sicht des Bodenschutzes und des Grundwasserschutzes gibt es meinerseits keine Anregungen.

Gegenäußerung zu Argument 1

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Geologischen Dienstes NRW keine Bedenken bestehen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Hinsichtlich der Erdbebengefährdung weise ich darauf hin, dass gemäß DIN 4149:2005 folgende Erdbebenzone / geologische Untergrundklasse betroffen ist:

PFA 1

Stadt Eschweiler, Gemarkung Eschweiler: 3 / T

PFA 2

Stadt Aachen, Gemarkung Eilendorf: 3 / R

Stadt Aachen, Gemarkung Forst: 2 / R

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

Argument 3

Aus ingenieurgeologischer Sicht weise ich darauf hin, dass die Böschungen dauerhaft standsicher zu gestalten sind. Für die geotechnischen Nachweise, die nach DIN EN 1997-1 zu erbringen sind, empfehle ich die Einschaltung eines Sachverständigen für Geotechnik. Das gilt auch für die Überwachung im Rahmen der Bauausführung.

Gegenäußerung zu Argument 3

Die Empfehlung wird zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Einwendungen und Bedenken sind durch den Antragsteller zu berücksichtigen.

B.5:22.16 EBV GmbH

Einwendung vom: 21.01.2016 – VU/22aV-2 0047 Kr/Sh

Argument 1

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 15.12.2015 teilen wir Ihnen mit, dass der o. g. Planfeststellungsabschnitt innerhalb unserer Berechtsame auf Steinkohle liegt.

Die Abbautätigkeit in diesem Bereich endete ca. zum Ende des Zweiten Weltkriegs, zeitgleich wurden scheinbar auch alle diesbezüglichen Unterlagen zerstört. Eine Beeinträchtigung aus diesem historischen Bergbau ist jedoch eher unwahrscheinlich.

Gegenäußerung zu Argument 1

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

Argument 2

Im o. g. Bereich liegen vermutlich die geologischen Störungen "Sandgewand" und "Omerbach-Störung". Zur Klärung des genauen Verlaufs kontaktieren Sie bitte den Geologischen Dienst NRW bzw. RWE Power, da unsererseits hierzu keine belastbaren Unterlagen vorliegen.

Gegenäußerung zu Argument 2

Der Geologische Dienst NRW (T43) sowie die RWE Power (T23) sind als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt worden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Forderung wurde seitens der Antragstellerin bereits entsprochen. Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daher nicht erforderlich.

Argument 3

Zur o. g. Planung werden darüber hinaus unsererseits keine Bedenken erhoben.

Gegenäußerung zu Argument 3

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der EBV GmbH keine Bedenken erhoben werden.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung erforderlich.

B.5.23 Bewertung der Einwendungen Privater und Verbände

B.5.23.1 Privater (P1)

Einwendungen vom: 02.12.2015, 10.07.2016, 29.07.2016

Argument 1

Nach Einsichtnahme der Unterlagen, im Rathaus Eschweiler, am 02.12.2015 lege ich hiermit Einspruch gegen die Baumaßnahmen im Bereich Eschweiler ein.

Gegenäußerung zu Argument 1

Bei dem vorliegenden Argument handelt es sich um eine Einleitung. Die genannten Informationen werden bei der Erwidern der nachfolgend erhobenen Einwände berücksichtigt.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich.

Argument 2

Im Bereich der geplanten Erweiterung des Gleises 4 und der Änderung des Gleises 1, im Bahnhofbereich Eschweiler, handelt es sich um eine Nutzungsänderung der Gleise zu Überholgleisen für Güterzüge.

Dieses erfordert meiner Rechtsauffassung nach eine Planung der Maßnahme nach den Richtlinien für den Neubau von Bahnstrecken im Bereich des Lärmschutzes.

Gegenäußerung zu Argument 2

Im Bahnhof Eschweiler ist die Strecke aktuell viergleisig, mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen. Die Gleise 2 und 3 sind die durchgehenden Hauptgleise. Das Gleis 1 ist das Überholungsgleis Richtung Aachen und das Gleis 4 das Überholungsgleis Richtung Köln. Im Zuge der Baumaßnahme werden diese güterzuglang ausgebaut, die Funktion der Überholungsgleise bleibt unverändert.

Der Gesetz- und Verordnungsgeber hat mit der 16. BImSchV die Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen beim (Neu-) Bau oder einer wesentlichen Änderung gelegt.

Bei den geplanten Baumaßnahmen handelt es sich aus Sicht des Schallimmissionsschutzes nicht um einen Neubau sondern um eine sogenannte "wesentliche Änderung" gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung und die Nebenbestimmungen (A.3.8) zum Thema Schallschutz hingewiesen.

Die 16. BImSchV ist bei der Planung der Maßnahmen berücksichtigt worden. Eine Erhöhung von mind. 3 dB (A) bzw. Erhöhung auf mehr als 70/60 dB (A) (gesundheitsgefährdender Bereich) findet nicht statt. Im Übrigen wird auf die Gegenäußerung zu Argument 5 hingewiesen.

Argument 3

Ich möchte, als Anwohner, darauf hinweisen das speziell durch Güterzüge und dort am meisten beim Bremsen und Anfahren eine extreme Lärmbelästigung entsteht.

Gegenäußerung zu Argument 3

Im vorliegenden Fall wurde geprüft, ob durch die geplanten baulichen Maßnahmen im Bereich Eschweiler eine wesentliche Änderung (im Schallbereich), d.h. eine Erhöhung um mindestens 3 dB(A) oder eine Erhöhung auf mehr als 70 / 60 dB(A) auftritt.

In dem Bereich Burgstraße 54 trifft keine der o.g. Bedingungen zu. Es entstehen dort keine Ansprüche auf Schallschutz.

Dennoch ist von Seiten der Vorhabenträgerin das Thema Lärmschutz in Eschweiler auf der Agenda. In der Anlage 1 "Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche", Stand: 31.03.2016 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des BMVI ist der Bereich Eschweiler mit der Nr. 57 aufgeführt.

Der angesprochene Bereich "Hauptbahnhof" liegt somit im Bereich der Lärmsanierung.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Es wird auf die Gegenäußerung der DB AG hingewiesen. Das Thema Lärmsanierung ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens sondern ist gesondert zum gegebenen Zeitpunkt als Planrechtsverfahren zu beantragen.

Die Einwendungen und Bedenken werden deshalb zu diesem Zeitpunkt zurückgewiesen.

Argument 4

Es stößt deshalb bei mir auf Unverständnis das Überholgleise im Bereich von Bebauungen ohne Lärmschutzmaßnahmen geplant und von der Politik, ohne Widerspruch, geduldet werden.

Gegenäußerung zu Argument 4

Siehe Erwiderung 3

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf die Entscheidung zu Argument 2, 3 und 5 wird verwiesen.

Argument 5

Den Erwidern der DB Netz AG zu meinen Einwendungen vom 02.12.2015 kann ich mich nicht anschließen.

Zu Lfd. Nr. 2:

Meiner Meinung nach würde es sich nur dann um eine "wesentliche Änderung" handeln wenn die vorhandenen Gleise, ohne bauliche Veränderung, zu Überholgleise für Güterzüge genutzt würden.

Da die Gleise aber verlängert werden handelt es sich um einen Neubau, in dem noch nicht einmal dort wo verlängert wird ein Lärmschutz vorgesehen ist.

Bei dem zur Verlängerung vorgesehenen Gleis handelt es sich um ein Bahnsteiggleis für Nahverkehrszüge, das nun als Überholgleis für Güterzüge erneuert werden soll. Wenn man der Argumentation der DB Netz folgen würde könnte man jedes Gleis beliebig, ohne Auflagen, verlängern.

Gegenäußerung zu Argument 5

Grundsätze zur Festlegung von Schallschutzmaßnahmen

Die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände) erfolgt auf Basis der Ergebnisse unabhängiger externer Gutachter. Hierzu führen die Gutachter schalltechnische Untersuchungen (Berechnungen) aufgrund der verbindlichen rechtlichen Grundlagen durch. Diese Berechnungen bilden die Basis für die Planung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen. Mit den festgelegten Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Allgemeine rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen bilden die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) sowie der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) in der derzeit gültigen Fassung.

Die 16. BImSchV § 1 unterscheidet zwischen dem (Neu-) Bau und einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen.

Eine Änderung ist wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Ist dies der Fall, so müssen die Grenzwerte gemäß § 2, 16. BImSchV eingehalten werden.

Erhebliche bauliche Eingriffe sind zum Beispiel:

- horizontale und/oder vertikale Gleisänderungen
- Neubau eines Bahnübergangs oder einer Eisenbahnbrücke
- Neubau von Überhol-, Bahnsteig- bzw., Ausziehgleisen oder von Gleisen innerhalb von Rangier- oder Umschlagbahnhöfen, Abstellanlagen, KV-Terminals o.a. flächenhaften Schienenwegen.

Es liegt in diesen Fällen keine Erweiterung eines Schienenweges um durchgehende Gleise im Sinne von §1 Abs. 2 Nr.1 der 16 BImSchV vor.

Bitte beachten Sie den letzten Punkt der Aufzählung, der den Aspekt des Überholgleises behandelt. Das heute schon vorhandene Gleis 4 als Überholungsgleis Richtung Köln wird im Zuge der Baumaßnahme lediglich um 150 m verlängert (güterzuglang).

Bei den hier in Eschweiler geplanten Baumaßnahmen handelt es sich folglich aus Sicht des Schallimmissionsschutzes nicht um einen Neubau sondern um einen erheblichen baulichen Eingriff.

Bei einem "erheblichen baulichen Eingriff" müssen Grenzwerte eingehalten werden, wenn eine wesentliche Änderung vorliegt, d.h. wenn mindestens eines der beiden Kriterien nach §1 Abs. 2 Satz 2 der 16 BImSchV erfüllt ist:

- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) erhöht oder
- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel auf mind. 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht (dies gilt auch, wenn der Beurteilungspegel ohne den erheblichen baulichen Eingriff bereits im Betrachtungszeitraum über 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts liegt).

Im vorliegenden Fall wurde geprüft, ob durch die geplanten baulichen Maßnahmen im Bereich Eschweiler eine wesentliche Änderung (im Schallbereich), d.h. eine Erhöhung um mindestens 3 dB(A) oder eine Erhöhung auf mehr als 70 / 60 dB(A) auftritt, die den Bau einer Schallschutzwand erforderlich macht.

Für den Bereich Burgstraße 54 trifft keine der o.g. Bedingungen zu. Somit entstehen dort keine Ansprüche auf Schallschutz.

Die von Ihnen als besonders störend beschriebenen Bremsgeräusche der Güterzüge werden sich aber mit der Zeit verringern, weil die alten Grauguss-Bremssohlen nach und nach durch Verbundstoff Bremssohlen ersetzt werden sollen.

Auch wenn aus den geplanten Baumaßnahmen keine Schallschutzmaßnahmen resultieren, ist dennoch wie bereits in der 1. Erwiderung erwähnt, von Seiten des Bundes das Thema "Lärmschutz in Eschweiler" auf der Tagesordnung. In der Anlage 1 "Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche", Stand: 31.03.2016 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des BMVI ist der Bereich Eschweiler mit der Nr. 57 aufgeführt. Ihr Haus Burgstraße 54 liegt bei ca. Bahn km 56,4 und somit im Bereich der Lärmsanierung.

Wir bedauern, dass wir Ihrer Forderung nach Lärmschutz im Rahmen der ABS 4 II-1.BS nicht nachkommen können.

Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Gegenäußerung der Antragstellerin an. Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht entsprochen wurde.

B. 6 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Sie ist nach eingehender Prüfung zu der Überzeugung gelangt, dass die öffentlichen, für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange die entgegenstehen-

den, 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 dem für die anderen Planfeststellungsabschnitte vorliegenden Erkenntnissen auch bei einer Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

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 die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Beim Oberverwaltungsgericht kann die Klage gemäß der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen vom 01.12.2010 auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 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 dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen 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.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Köln
Köln, den 15.03.2017
Az.: 64134-601pa/009-2014#006
VMS-Nr.: 3318287/10

Im Auftrag

Rudolph

(Dienstsiegel)