Kreis Mettmann
Der Landrat

☒ **Anhörung**

☐ **Befreiung**

☐ **Sonstiges**

Vorlagen Nr. 61/015/2018

öffentlich

Fachbereich: Planungsamt Bearbeiter: Michael Münch	Datum: 06.06.2018 Az.: 61-3-K-739-04/18

Beratungsfolge	**Termine**	**Art der Entscheidung**
Beirat der Unteren Naturschutzbehörde	04.07.2018	Anhörung

Elektrifizierung der Regiobahnlinie S 28 von Düsseldorf nach Wuppertal; Planfeststellungs- und 9.Planänderungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Der Beirat stimmt der Verwaltungsabsicht zu, in den Verfahren gemäß § 18 AEG zur Elektrifizierung der Regiobahnlinie S 28 von Düsseldorf nach Wuppertal, soweit diese im Kreis Mettmann verlaufen, keine Bedenken geltend zu machen. Die erforderliche Befreiung nach § 67 BNatSchG in Verbindung mit § 75 LNatSchG NW wird aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren nach § 18 AEG gemäß § 75 BVwVfG dort mit erteilt.
Die von der UNB beabsichtigten Anregungen gemäß dieser Vorlage werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Kreis Mettmann
Der Landrat

Fachbereich: Planungsamt	Datum: 06.06.2018
Bearbeiter: Michael Münch	Az.: 61-3-K-739-04/18

Elektrifizierung der Regiobahnlinie S 28 von Düsseldorf nach Wuppertal; Planfeststellungs- und 9.Planänderungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

1. Anlass der Vorlage:

Die Regiobahn begründet ihren Antrag wie folgt:

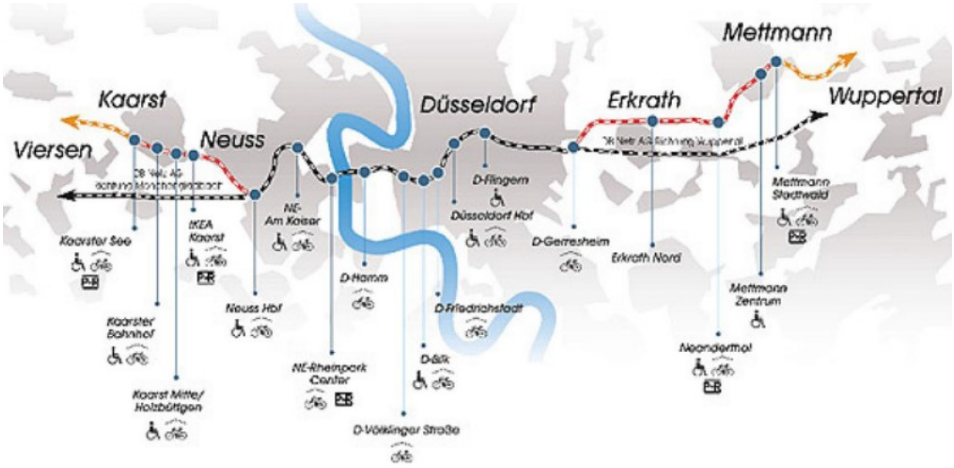
> Die S-Bahnlinie S28 der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH verkehrt auf insgesamt 34 Kilometern von Mettmann über Erkrath, Düsseldorf und Neuss nach Kaarst. Dabei wird zwischen Düsseldorf-Gerresheim und Neuss Hbf ein 16 Kilometer langer Streckenabschnitt der DB Netz befahren. Für die übrigen 18 Kilometer ist die Regiobahn GmbH selbst Infrastrukturinhaber. Auf der S28 werden Triebwagen vom Typ Talent eingesetzt. Der mit zwei Dieselmotoren ausgestattete Triebwagen erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und benötigt für die Strecke mit 18 Halten rund 51 Minuten.
>
> Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entschieden, für die S-Bahnlinie der S28 elektrische Fahrzeuge einzusetzen. Dies soll mit Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt werden und bedingt, dass die bisher nicht elektrifizierten Strecken der Regiobahn GmbH elektrifiziert werden. Die von der S-Bahnlinie S28 befahrenen Strecken der DB Netz AG v.u.n. Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Gerresheim sind elektrifiziert.
>
> Die Strecken der Regiobahn GmbH sind im Bf Neuss Hbf sowie im Bf Düsseldorf-Gerresheim an die Infrastruktur der DB Netz AG angebunden. Zukünftig ist zusätzlich die Einbindung in Wuppertal; Abzweig Dornap geplant.

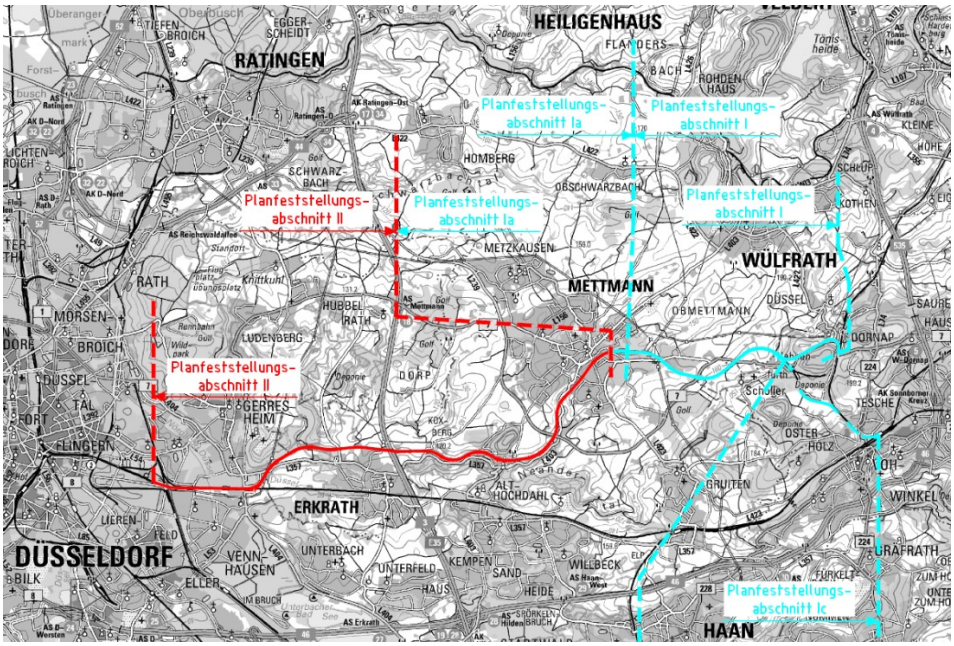
2. Örtlichkeit des Vorhabens:

Auf dem Gebiet des Kreises Mettmann befinden sich drei Planfeststellungsabschnitte:

> ***PFA I - Planfeststellungsabschnitt Bf Mettmann Stadtwald – Abzweigstelle Dornap***
>
> Der Abschnitt Bf Mettmann Stadtwald – Abzweigstelle Dornap ist hinsichtlich der Gleistrasse gemäß Beschluss vom 19.08.2009 planfestgestellt. Im Rahmen dieses Projektes wird ein Planänderungsverfahren durchgeführt. Der PFA I umfasst den Streckenabschnitt ab km 15,7+35 im Bf Mettmann Stadtwald bis zur Einfädelung in die Strecke 2723 (v.u.n. Wuppertal – Essen (S-Bahnlinie S9)) in Wuppertal-Dornap ca. in km 21,4+35 sowie die Anlagen im Westkopf Bf Dornap-Hahnenfurth, hier die nordwestliche Einfahrt aus Ri. Mettmann.
>
> ***PFA Ia - Planfeststellungsabschnitt Bf Mettmann Stadtwald***
>
> Der PFA Ia umfasst den Bf Mettmann Stadtwald von der westlichen Bahnhofsseite bis zum östlich angrenzenden PFA I in km 15,7+35 und liegt außerhalb des o.a. planfestgestellten Bereichs. Die Grenze im Westen befindet sich bei km 15,0+90.
>
> ***PFA II – Planfeststellungsabschnitt Bf Düsseldorf-Gerresheim – Bf Mettmann Stadtwald***
>
> Der PFA II beginnt im Bf Düsseldorf-Gerresheim inkl. der zu elektrifizierenden Anlagen der DB Netz AG über die Infrastrukturgrenze der Regiobahn GmbH zur DB Netz AG in km 5,5+29 (Einfahrsignal Bf Düsseldorf-Gerresheim) hinaus und endet an der im PFA Ia beschriebenen Grenze am westlichen Ende des Bf Mettmann Stadtwald in km 15,0+90. Dieser Abschnitt der Regiobahn GmbH ist durchgängig zweigleisig ausgebaut.
>
> Im PFA II ist ebenfalls die notwendige, neu zu errichtende Speiseleitung integriert, hier vom Unterwerk Düsseldorf-Gerresheim bis in die Infrastruktur der Regiobahn GmbH.

Die Strecke ist unten zu ersehen.





3. Dimensionierung des Vorhabens:

Folgende wesentliche Maßnahmen sollen gemäß Erläuterungsbericht im Rahmen der Elektrifizierung umgesetzt werden:

- Neubau Oberleitungsanlagen (15 kV, 16,7 Hz, Regelbauart Re100). Zu überspannende Gleislänge (ein- und zweigleisiger Ausbau) ca. 43 km inkl. aller Zusammenhangsmaßnahmen
- Anpassung aller Bahnsteige im Bereich der Regiobahn GmbH auf eine Einstiegshöhe von 96 cm auf 76 cm über SO durch Absenkung der Bahnsteige oder Anhebung der Gleistrasse (13 Bahnsteige an acht Stationen)
- Gleisneubau von ca. 1,7 km Gleislänge (zweigleisiger Ausbau eines vorhandenen Streckenabschnitts) inkl. Verlegung einer Weiche zwischen Neuss und Kaarst
- Anpassung der Eisenbahnüberführungen, Personenunterführungen und Straßenüberführungen entsprechend den Notwendigkeiten des Ausbaus (Erweiterung um zusätzliche Gleisachsen, Erhöhung der Geschwindigkeit und Elektrifizierung) oder Neuerstellung, wo dies nicht den künftigen Anforderungen entsprechend möglich ist
- Anpassung des Signalsystems, der Stromversorgungs-, Erdungs- und Beleuchtungsanlagen sowie der betroffenen Telekommunikationsanlagen

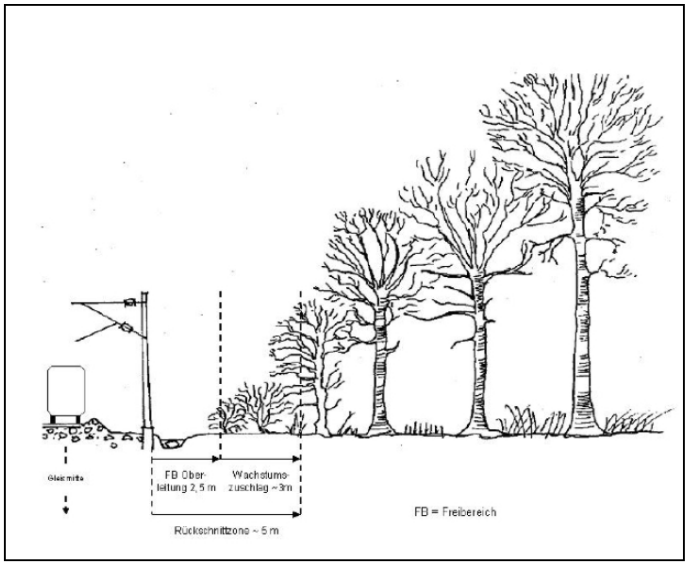


Abb. 2-2: Rückschnittzone zur Einhaltung der Schutzabstände zu elektrischen Anlagen ohne Speiseleitungen oder sonstige Leitungen, gem. Ril 882.0220

Das Aufstellen der Oberleitungsmasten soll vom Gleis aus erfolgen. Insbesondere durch das Erfordernis, gehölzfreie bzw. wachstumsreduzierte Zonen (insgesamt ca. 5 m Breite, siehe oben, Abb. 2-2) entlang der gesamten elektrifizierten Bahnstrecke schaffen zu müssen, kommt es zu erheblichen Eingriffen in die Vegetation. Der LBP bilanziert dies in den nachfolgenden Tabellen jeweils für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte wie folgt:

Tabelle 11-1 für den PFA I (Neubau):

Versiegelung / Teilversiegelung	0 qm
Rückschnittzone / Wachstumszuschlag, Puffer um Masten	6.285 qm
BE-Flächen (temporäre Inanspruchnahme)	1.204[1] qm
Gesamtsumme	7.489[2] qm

Tabelle 11-1 für den PFA Ia:

Versiegelung (Verbreiterung Schotterkörper)	0 qm
Rückschnittzone / Wachstumszuschlag	4.010 qm
BE-Flächen (temporäre Inanspruchnahme)	515 qm
Gesamtsumme	4.525 qm

Tabelle 11-1 für den PFA II:

Versiegelung / Teilversiegelung	43 m²
gehölzfreie Zone/ Wachstumszuschlag, Puffer um Masten	86.737 m²
BE-Flächen / erdverlegte Speiseleitung (temporäre Inanspruchnahme)	2.216 m²
Gesamtsumme	88.996* m²

4. Beschreibung des derzeitigen Zustandes:

Der PFA I befindet sich derzeit gemäß den festgestellten Planfeststellungsunterlagen im Bau. Der PFA Ia stellt das ausschließlich im baulichen Innenbereich liegende Bahnhofsareal Mettmann Stadtwald dar. Der Erläuterungsbericht zum PFA II sagt bezüglich des derzeitigen Zustandes folgendes:

> Die Trasse steigt annähernd kontinuierlich mit ca. 10 ‰ bis max. ca. 12 ‰ zwischen dem Bf Düsseldorf-Gerresheim und dem Bf Mettmann Stadtwald an. Die Bahnsteigbereiche der Haltepunkte weisen daher ebenfalls teilweise eine hohe Steigung auf (ca. 10 ‰ beim Hp Erkrath Nord, 8 ‰ bis 10 ‰ beim Haltepunkt Mettmann Zentrum). Lediglich der Hp Neanderthal sowie der Bf Mettmann Stadtwald weisen eine Gradiente von maximal 1 ‰ auf.
>
> Zwischen dem Bf Düsseldorf-Gerresheim und dem Bf Mettmann Stadtwald ist durch die bereits im Vorgriff auf die Elektrifizierung gebaute Überleitstelle Erkrath in km 6,2 bis km 6,4 eine doppelte Weichenverbindung zum Gleiswechsel vorhanden.
>
> Die Strecke des Ostastes wechselt zwischen hohen Damm- und Einschnittsbereichen.
>
> Entlang der Strecke sind Kabelführungssysteme in Form von aufgeständerten Kabelkanälen bzw. in Trogverlegung vorhanden. Die Streckenentwässerung erfolgt über die Dämme bzw. über Betonhalbschalen zwecks Einleitung in die jeweilige Vorflut. Randwege sind nur teilweise vorhanden.
>
> Die Strecke selbst überquert diverse Straßen bzw. wird von Überführungen gequert. Reisendensicherungen sind nur an den Verkehrsstationen selbst für Fußgänger vorhanden.
>
> In km 11,9+80 östlich des Hp Neanderthal ist eine Aufgleisanlage für 2-Wegefahrzeuge eingebaut.

5. Verhältnis des Vorhabens zum Artenschutz:

Für das Gesamtprojekt wurde eine Artenschutzprüfung mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

> Der Baubetrieb ist aus artenschutzrechtlicher Sicht so zu regeln, dass alle erforderlichen Rodungen außerhalb der Brutzeiten der Vögel erfolgen, d.h. im Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. (gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Zur Vermeidung von Stromtod von Vögeln durch Kurzschlüsse werden alle Oberleitungsanlagen mit Vogelschutzmaßnahme nach DB-Richtlinie 997.9114 „Oberleitungsanlagen; Vogelschutz an Oberleitungsanlagen“ (gemäß § 41 BNatSchG) gestaltet. Darüber hinaus werden zum Schutz insbesondere des Uhus auf den Mastspitzen sog. Vogelabwehrkämme angebracht, die ein Aufsitzen der Art auf den Masten verhindern. Bzgl. der Fledermäuse erfolgt eine Kontrolle der zu rodenden Bäume auf Fledermausbesatz vor der Rodung.
>
> Bei der Durchführung aller Bautätigkeiten ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen.

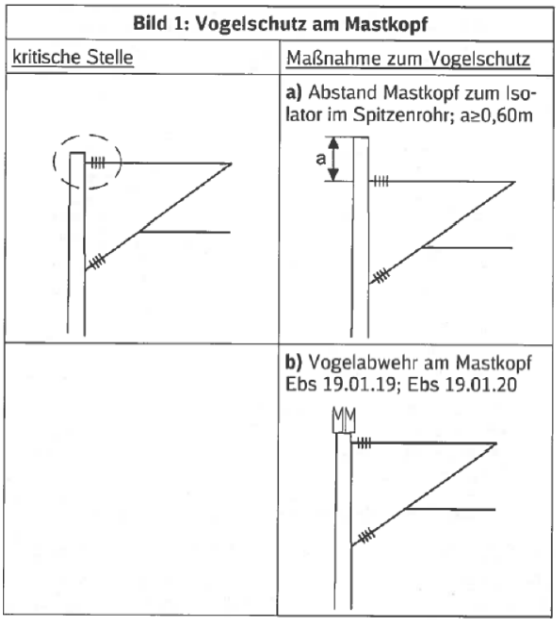


Abbildung 1: Auszug Ril 997.9114: Vogelschutz an Oberleitungsanlagen (Seite 3)

Zusätzlich werden auf den Masten Stacheln zur Vogelabwehr vorgesehen, um das Sitzen von Großvögeln (z. B. Uhus) auf den Mastköpfen zu verhindern.

Das Aufstellen der Oberleitungsmaste soll vom Gleis aus erfolgen.

Die o.g. Vermeidungsmaßnahmen dienen auch dazu, das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden. Neben den Vermeidungsmaßnahmen sind keine zusätzlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG erforderlich. Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geschützten Arten konstatiert werden.

Die UNB stimmt den oben genannten Vermeidungsmaßnahmen zu, beabsichtigt aber folgende Anregungen abzugeben.

- Vor Beginn der Arbeiten ist der UNB ein Bauzeitenplan unter Berücksichtigung der Reproduktionszeiten der vorkommenden besonders und streng geschützten Arten vorzulegen.
- Durchsichtige und/ oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen sind zur Verhinderung von Vogelschlag zu vermeiden. Sind aus Sicherheitsgründen durchsichtige und/ oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen an Bahn- und Bussteigen unvermeidbar, so sind diese wie folgt zu gestalten:
  Einsatz von Glas mit kontrastreichen Mustern, die für Vögel ein Hindernis darstellen, wie zum Beispiel durch Siebdruck oder Verätzungen **oder**
  Einsatz von mattem, milchigem Glas, um die Durchsicht zu verhindern **oder**
  engmaschiger Aufdruck wie Werbezüge **oder**
  Markierungen von der Außenseite.
- Sofern aus Arbeitssicherheitsgründen Beleuchtungen errichtet werden müssen, sind für diese zum Schutz nachtaktiver Insekten Lampen mit einem niedrigen Strahlungsanteil im kurzwelligen Bereich zu verwenden (z.B. Natriumdampfhochdrucklampen). Die Lampen dürfen nur während der zugelassenen Betriebszeiten genutzt werden.

6. Verhältnis des Vorhabens zur Eingriffsregelung:

Das Vorhaben bedingt Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe auch Punkt 3). Es wurde ein „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ (LBP) mit einer Eingriffsbilanzierung für den jeweiligen Planfeststellungsabschnitt erarbeitet. Dieser führt zur Kompensation folgendes aus:

Bei der Ableitung der Art der Maßnahmen haben die Anforderungen aus dem Artenschutz und von Natura 2000 eine besondere Bedeutung. Beim vorliegenden Vorhaben ergeben sich über das Vorsehen der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Kap. 7) hinaus keine weiteren artenschutzrechtlichen Maßnahmen (Anlage 17). Auch aus den Natura 2000-Belangen sind keine Maßnahmen erforderlich (Anlagen 18.1 und 18.2).

Die Maßnahmen, die sich aus der Eingriffsregelung ergeben, werden nahezu ausschließlich auf Regiobahn-eigenen Flächen und / oder auf temporär beanspruchten Flächen umgesetzt, d.h. ausschließlich auf Flächen, die vom Eingriff betroffen sind.

Bei der Maßnahmenplanung war zu berücksichtigen, dass im Bereich des Sicherheitsstreifens (= gehölzfreie Zone + Zone für den Wachstumszuschlag; vgl. Kap. 2) keine größeren Gehölze stehen dürfen und die gehölzfreie Zone darüber hinaus auch von kleineren Gehölzen freizuhalten ist. So wurden in der gehölzfreinen Zone Ruderalfluren vorgesehen und in der Wachstumszuschlagszone Gebüschpflanzungen, die Vögeln einen Lebensraum bieten und auch Fledermäusen als Leitlinie zur Jagd dienen. Die vorgesehenen Ruderal- und Gebüschstrukturen können darüber hinaus Amphibien und Reptilien als Lebensraum dienen.

Der Verlust von Waldbiotoptypen beläuft sich beim vorliegenden Vorhaben auf ca. 2,06 ha. Davon sind 1,68 ha im Besitz der Regiobahn (ca. 82 %) und lediglich 0,38 ha (ca. 18 %) gehen auf Flächen Dritter verloren. Die Waldbiotoptypen liegen fast ausschließlich auf den Bahnböschungen und vollständig innerhalb der zu unterhaltenden Bahnflächen. Sie unterliegen daher keiner forstlichen Nutzung und Unterhaltung im Sinne des Forstgesetzes. Die o.g. Verluste von Waldbiotoptypen wurden pauschal rechnerisch anhand einer Verschneidung des Sicherheitsstreifens mit den Biotoptypen ermittelt. Sie werden im Zuge der weiteren Planungen durch Ortsbegehungen und Festlegung der tatsächlich zu beseitigenden Bäume weiter spezifiziert. Hierdurch ist von einer reduzierten Eingriffsfläche auszugehen, da häufig insbesondere im Bereich der Zone für den Wachstumszuschlag nur ein Rückschnitt von Bäumen (Äste), nicht jedoch eine Rodung erforderlich wird.

Der Bereich, in dem die Verluste von Waldbiotoptypen entstehen, ist ein Sicherheitsstreifen parallel zu beiden Seiten der Bahntrasse, der vom Vorhabenträger grundsätzlich aus Sicherheitsgründen von größeren Gehölzen freizuhalten ist. Gerade im Zuge des Klimawandels (vgl. hierzu Anlage 15.1 Kap. 6.13) ist mit immer ausgeprägteren Wetterereignissen (u.a. stärkere Stürme) zu rechnen, so dass die Bedeutung des Sicherheitsstreifens für die Zukunft zunimmt. Eine Freihaltung des Sicherheitsstreifens von Gehölzen ist somit aus Sicherheitsgründen unabdingbar. Mit dem Kommunalgebiet von Erkrath ist durch das Vorhaben eine waldreiche Region betroffen (Landesbetrieb Wald und Holz NRW 2013), verloren gehen hier ca. 1,12 ha Waldbiotoptypen. Das Stadtgebiet Mettmann ist als waldarm zu bezeichnen, betroffen sind hier ca. 0,94 ha Waldbiotoptypen. Im Stadtgebiet von Düsseldorf finden keine Verluste von Waldbiotoptypen statt.

Der Verlust von Biotopen im Bereich von Bauflächen lässt sich durch die Rekultivierung der Flächen nach Abschluss der Baumaßnahme und Wiederherstellung des ursprünglichen Biotoptyps vollständig kompensieren.

Die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen als flächenschonende Kompensationsmaßnahme wurde bei dem vorliegenden Vorhaben geprüft. Es sind jedoch keine Entsiegelungsmöglichkeiten gegeben, so dass die Maßnahme nicht zum Tragen kommen kann. Es erfolgt zwar im Bereich der 3-Feldträgerbrücke am Hubbelrather Weg, die aus dem Jahr 1964 stammt und die K12 (Hubbelrather Weg) über die Bahnstrecke überführt, zu einem Rückbau an den Brückenkappen. Da dieser Rückbau auf der Brücke erfolgt, ist er aus naturschutzfachlicher Sicht nicht als Entsiegelungsmaßnahme heranzuziehen.

Folgende Maßnahmen sind zur Vermeidung und zum Ausgleich gemäß LBP vorgesehen:

Tab. 9-1: Maßnahmenübersicht

Maßnahmenkürzel	Maßnahmenkurzbeschreibung	Flächengröße / Länge
Vermeidungsmaßnahmen		
V 1$_{CEF}$	Ökologische Baubegleitung	---
V 2	Anlage von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes (gemäß DIN 18.920, RAS-LP4)	ca. 100 m
V 3$_{CEF}$	Artenschutzrechtlich optimierter Bauablauf	---
V 4$_{CEF}$	Aufstellen eines temporären Reptilienschutzzauns	ca. 3.550 m
V 5	Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen	---
V 6	Schutzmaßnahme gegen Bodenverdichtung	840 m²
Ausgleichsmaßnahmen		
A 1	Anlage von Ruderalfluren im Bereich der gehölzfreien Zone	37.182 m²
A 2	Anpflanzen von Gebüschen im Bereich der Zone mit Wachstumszuschlag	49.928 m²
A 3	Rekultivierung / Wiederherstellung von temporär beanspruchten Biotoptypen*	1.847 m²

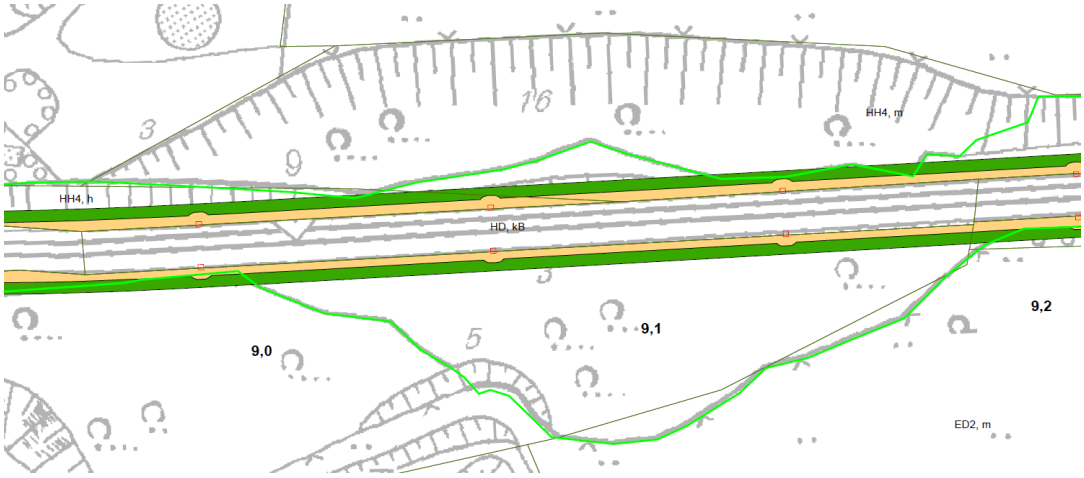
* umfasst die Rekultivierung im Bereich von BE-Flächen und im Bereich der Erdverlegung der Speiseleitung

In der Gesamtbilanz kommt der LBP zu folgendem Ergebnis:

> Zur Überprüfung des Umfanges der Maßnahmen wurde die „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV 2008) zugrunde gelegt (vgl. Kap. 10 Tab. 10-1). Auf der Grundlage der Numerischen Bewertung sind die Biotopwertpunkte (WP) vor der Durchführung des Vorhabens mit den WP nach Durchführung der Maßnahmen gegenübergestellt worden. Im Ergebnis ergibt sich ein Wertpunkteüberschuss nach Kompensation der Eingriffe von 14.946 WP. Der Eingriff ist somit rechnerisch nach der Methode der LANUV vollständig kompensiert.
>
> In Abstimmung mit den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde können 8.042 WP aus dem o.g. Wertpunkteüberschuss der 10. Planänderung zum Vorhaben „Verlängerung der Regiobahn-Infrastruktur“ (eigenes Genehmigungsverfahren), bei dem ein Defizit von 8.042 WP entstanden ist, zugeteilt werden. Es verbleibt demnach im PFA II ein Wertpunkteüberschuss von 6.904 WP.
>
> Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tlw. funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert.

Die UNB stimmt dieser Einschätzung zu. Die Vegetation entlang der Bahnlinie wird sich im Bereich der freizuhaltenden Zonen von einem Bestand mit Bäumen I. und II. Ordnung in eine Strauch- bzw. Ruderalflur verändern (siehe unten: grüne Linie: neue Strauchvegetation, braune Linie: neue gehölzfreie Ruderalflur).

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



7. Beurteilung der geplanten Maßnahme:

Die untere Naturschutzbehörde beabsichtigt, unter Beachtung aller im LBP dargestellten Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der oben genannten Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren keine Bedenken, aber die in dieser Vorlage dargestellten Anregungen abzugeben.

Hinweis:
Aufgrund der Menge der Unterlagen wurden keine weiteren Anlagen beigefügt. Auf Nachfrage können konkrete Pläne in der Sitzung eingespielt werden.