

Öffentliche Bekanntmachung

Plangenehmigungsverfahren nach § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Merziger Straße“ in Düsseldorf-Derendorf durch die Rheinbahn AG

Öffentliche Bekanntmachung des UVP-Verzichts

Antrag der Rheinbahn AG vom 06.02.2025

Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24.02.2010 in der Fassung vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370)

Die Rheinbahn AG hat mit Schreiben vom 06.02.2025 einen Antrag auf Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für den „barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Merziger Straße“ in Düsseldorf-Derendorf gestellt.

Mit Schreiben vom 06.02.2025 hat die Rheinbahn AG für die o.a. Maßnahme einen Antrag nach § 5 Abs. 1 Ziffer 1 UVPG zur Feststellung des Verzichts auf die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gestellt. Hierzu hat die Vorhabenträgerin Unterlagen für eine Vorprüfung nach § 7 Abs. 4 UVPG vorgelegt. Die anhand der vorgelegten Unterlagen durchgeführte Vorprüfung endet mit dem Ergebnis, dass sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens in erster Linie auf das Schutzgut Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit) beschränken, die Umsetzung des Vorhabens allerdings insgesamt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen hat

Aufgrund der festgelegten Kompensationsmaßnahmen und des Anspruches auf Schallschutz kann gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG verzichtet werden.

Die möglichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens wurden anhand der in Anlage 2 zum UVPG erforderlichen Angaben der Vorhabenträgerin beschrieben und unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 aufgeführten Kriterien, Merkmale des Vorhabens, Standort des Vorhabens sowie Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen, beurteilt.

Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass durch die Umsetzung der Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit zu erwarten sind.

Schallimmissionen

Eine Schalltechnische Untersuchung wurde 2023 durchgeführt, um die Auswirkungen der Weichenverbindung zwischen den Bahnsteigen auf die Schall- und Erschütterungsimmissionen zu beurteilen.

Aufgrund der baulichen Maßnahme an der Gleisanlage ist zu prüfen, ob in Zukunft eine wesentliche Änderung der Immissionssituation bezüglich des Schienenverkehrs eintritt. Es zeigt sich, dass Pegeländerungen zwischen 7,2 dB(A) und 0,0 dB(A) tagsüber und zwischen 7,1 dB(A) und 0,0 dB(A) nachts zu erwarten sind.

Dies bedeutet, dass die Umbaumaßnahme bezüglich des Schienenverkehrslärms für die o.a. Gebäude zu einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV führt und damit ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht.

Der Verlauf der Straße wird nicht verändert. Insofern findet kein erheblicher baulicher Eingriff statt. Eine Beurteilung der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr nach 16. BImSchV. Ist daher nicht erforderlich.

Die energetische Addition der Beurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr ergibt den Differenzpegel GES1 – GES0. Die Differenzpegel liegen zwischen 2,7 dB(A) und 0,0 dB(A) tagsüber und zwischen 3,2

dB(A) und 0,0 dB(A) nachts. Eine Zunahme der Immissionspegel um mehr als 0,1 dB(A) mit gleichzeitiger Überschreitung der Werte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht wird als kritische Pegeländerung bezeichnet. Eine kritische Pegeländerung konnte weder für die Tag- noch für die Nachtzeit festgestellt werden.

Unter Berücksichtigung des teilweise bestehenden Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach sind allerdings keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, zu erwarten.

Erschütterungen und Körperschall

Eine Schwingungstechnische Untersuchung wurde 2020 durchgeführt, um die Auswirkungen der Weichenverbindung zwischen den Bahnsteigen auf die Schall- und Erschütterungsimmissionen zu beurteilen

Derzeit sind schon Gleise im Bereich der für den Umbau vorgesehenen Gleisanlage vorhanden. Es treten also jetzt schon nachweisbare Erschütterungs- und Körperschallimmissionen in der vorhandenen Bebauung auf. Beim Umbau einer Gleisanlage kommt es daher zunächst darauf an, dass möglichst keine Verschlechterung entsteht.

In der Metzger Straße wird im Bereich des Gebäudes Nr. 33 eine Weichenanlage neu angeordnet. Diese Weichenanlage wird zu einer deutlichen Zunahme der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen führen. Die Überschreitung der Veränderungskriterien (Erschütterungen $< 25\%$ und Körperschall < 3 dB(A)) ist zu erwarten. Zudem ist davon auszugehen, dass der Orientierungswert von 40 dB(A) für die Körperschallimmissionen überschritten wird. Die Anhaltswerte zur Beurteilung der Erschütterungen sind voraussichtlich eingehalten. Insgesamt gesehen ist eine Schutzmaßnahme erforderlich.

Die im Bereich des Gebäudes Merziger Straße 2/4 derzeit vorhandene Weichenanlage entfällt. Durch die dort entstehende durchgängige Zweigleisigkeit rücken die Gleise dichter an die Gebäude heran. Zudem tritt durch Einbau des Dresdner Oberbaus im ehemaligen Weichenbereich eine Veränderung des Emissionsverhaltens der Gleisanlagen ein. Insgesamt gesehen ist aber davon auszugehen, dass durch den Wegfall der

Weichenanlage im unmittelbaren Bereich keine Zunahme der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen oberhalb der Veränderungskriterien eintritt.

Im weiteren Verlauf rücken die Gleise von den Gebäuden ab. Hier befindet sich derzeit ein Rillenschienenoberbau auf Packlage, so dass nur eine begrenzte Versteifung des Oberbaus durch Einsatz des Dresdner Oberbaus eintritt. Insgesamt gesehen ist zu erwarten, dass die Veränderungskriterien eingehalten werden.

Im Bereich des Spielplatzes und des Neubaus Merziger Straße 19 wird die zweite neue Weichenanlage angeordnet. Hier gilt wieder, dass der Weicheneinbau eine deutliche Zunahme der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen bewirkt. Die Zunahme liegt über den Veränderungskriterien. Zudem ist zu erwarten, dass der Orientierungswert Körperschall, bei voraussichtlicher Einhaltung des Anhaltswertes Erschütterungen, überschritten wird. Insofern ist eine Schutzmaßnahme erforderlich.

Im weiteren Verlauf wird die Strecke eingleisig und weist bezogen auf die Gebäude Merziger Straße 23 - 31 in Bezug auf das ursprünglich nächstgelegene Gleis eine Zunahme des Abstandes auf. Der Wechsel vom Rillenschienenoberbau mit Packlage auf den Dresdner Oberbau bewirkt nur eine geringe Zunahme der Steifigkeit des Oberbaus. Insgesamt gesehen ist zu erwarten, dass die Veränderungskriterien eingehalten werden. Für die Gebäude auf der anderen Gleisseite (Merziger Straße 14 - 16/Rather Straße 94) gilt, dass nur ein geringes Heranrücken des Gleises, bezogen auf das vorhandene entferntere Gleis, bewirkt wird. Insofern ist, auch unter Berücksichtigung des Wechsels der Oberbauform, von einer Zunahme der Immissionen unter den Veränderungskriterien auszugehen. Zudem ist auf Grund der geringen Fahrgeschwindigkeiten im Gleis die Einhaltung der Anhalts- und Orientierungswerte zu erwarten. Insgesamt gesehen ergibt sich keine Notwendigkeit, eine Maßnahme zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage vorzusehen.

Wie den Ausführungen zu entnehmen ist, ist es erforderlich, eine Maßnahme zur Reduzierung der Körperschallemissionen der Gleisanlage in den beiden Weichenbereichen vorzusehen.

Im Hinblick auf die relativ geringen Abstände von den Herzstücklücken zu den Wohngebäuden wird der Einbau von flächig gelagerten Masse-Fe-

der-Systemen in den beiden Weichenbereichen empfohlen. Mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-Systems entsprechend DIN 45673-Mechanische Schwingungen - Elastische Elemente des Oberbaus von Schienenfahrwegen- Teil 7: Labor-Prüfverfahren für elastische Elemente von Masse-Feder-Systemen - wird sichergestellt, dass keine unzulässige Zunahme der Erschütterungs- und Körperschallemissionen eintritt. Es ist davon auszugehen, dass bei ordnungsgemäßer Planung und Bau die beschriebenen Anhalts- und Orientierungswerte in der benachbarten Wohnbebauung eingehalten werden.

Es ergeben sich somit auch im Hinblick auf Körperschall und Erschütterungen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit.

Eine UVP ist deshalb hinsichtlich dieses Schutzgutes insgesamt nicht erforderlich.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Der Planungsbereich wird geprägt von den vorhandenen Betriebsflächen der Stadtbahn, den Erschließungs- beziehungsweise Verkehrsflächen, den verkehrsbegleitenden Laubbäumen sowie den unmittelbar an den Straßenraum angrenzende Wohnbauflächen.

Aufgrund der umfangreichen Eingriffe und der damit einhergehenden erheblichen Schädigungen im Wurzel- und Kronenbereich ist bei Umsetzung der projektierten Haltestellenplanung eine Fällung von Bäumen und einer gleisnahen Gehölzgruppe unvermeidbar. Zwei der betroffenen Bäume unterliegen der Baumschutzsatzung der Stadt Düsseldorf. Ein Erhalt der Bäume ist aufgrund gleisbautechnischer Erfordernisse ebenfalls nicht möglich. Im Rahmen der Verkehrsplanung sind insgesamt 8 Neuanpflanzungen (StU 20- 25cm, Alleebäume / Hochstämme, 4 x v., ew mDb, Höhe 400-500cm, Breite 150- 200), davon 2 Laubbäume innerhalb der geschützten Allee, vorgesehen. Mit den geplanten Neuanpflanzungen kann in Abstimmung mit dem Garten-, Friedhofs- und Forstamt (Baumsachgebiet - Amt 68/305) im Sinne von § 4 der Baumschutzsatzung ein angemessener Ersatz für die Baumverluste geschaffen werden.

Durch den Erhalt der den Straßenraum prägenden Bäume sowie die geplanten Neupflanzungen im Haltestellenbereich und im Bereich der geschützten Kaiserlindenallee (AL-D-0178) können erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild (iSd. § 15 Abs. 2 BNatSchG) ausgeschlossen werden. Horste und Baum- beziehungsweise Bruthöhlen im Sinne LNatSchG NRW wurden bei der Begehung am Baumbestand nicht festgestellt.

Grundsätzlich verbieten die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), der FFH-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie neben dem direkten Zugriff (Tötung, Zerstörung von Lebensstätten) auch erhebliche Störungen streng geschützter Tierarten und der europäischen Vogelarten (§ 44 BNatSchG, Art. 12 FFH-Richtlinie und Art. 5 VRL). Ausnahmen können - falls zumutbare Alternativen nicht vorhanden sind - aus zwingenden Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses (oder Allgemeinwohls) nur zugelassen werden, wenn die betroffenen Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen (Art. 16 FFH-Richtlinie) oder sich der Erhaltungszustand nicht verschlechtert (§§ 44, 45 BNatSchG).

Geschützte Flächenbiotope sind von den Ausbaumaßnahmen nicht betroffen. Im Vordergrund stehen die Inanspruchnahmen von vorhandenen Betriebsflächen der Stadtbahn, Erschließungs- beziehungsweise Verkehrsflächen. Es müssen für die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen keine Bäume gefällt werden. Innerhalb der Vorhabensfläche befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 42 Landesnaturschutzgesetz NRW beziehungsweise § 30 Bundesnaturschutzgesetz.

Die vorliegende Planung ist artenschutzrechtlich nicht von Belang. Es sind keine Lebensräume oder Lebensraumelemente planungsrelevanter Arten vorhanden beziehungsweise betroffen. Es kann zusammenfassend abgeleitet werden, dass das Vorhaben keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand streng geschützter Tierarten und europäischer Vogelarten haben wird. Es werden keine Verbotstatbestände nach den §§ 39 und 44 BNatSchG ausgelöst.

Eine UVP ist hinsichtlich dieser Schutzgüter ist nicht erforderlich.

Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser

01. April 2025
Seite 7 von 10

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass durch die Umsetzung der Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser zu erwarten sind.

Da keine umfangreicheren neuen Bodenversiegelungen oder Bodenab- oder -auftragungen geplant sind, wird die Umwelterheblichkeit bei ordnungsgemäßer Umsetzung des Vorhabens diesbezüglich als gering eingestuft. Durch die Ingenieurgesellschaft für Geotechnik (ICG) wurde im Bereich der geplanten Baumaßnahme eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Unter Zugrundelegung der vorliegenden Ergebnisse der durchgeführten geotechnischen Untersuchungen ist die Baumaßnahme in die Geotechnische Kategorie GK 2 (Baumaßnahmen mit mittlerem Schwierigkeitsgrad im Hinblick auf das Zusammenwirken von Bauwerk und Baugrund) einzustufen. Unter Berücksichtigung der geotechnischen Hinweise entstehen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen.

Durch ICG wurde im Bereich der geplanten Ausbaumaßnahme zudem eine Baugrund- und Altlastenuntersuchung durchgeführt und auf Grundlage der erhaltenen Ergebnisse und Planunterlagen ein Aushub- und Entsorgungskonzept erstellt.

Im Zuge der durchgeführten Baugrunderkundungen wurden im Bereich der überplanten Verkehrsanlagen der Merziger Straße relativ mächtige Auffüllungen mit Schichtdicken von 1,2 bis 7,4 m festgestellt, die bereichsweise Zonen mit konzentriert abgelagerten mineralischen Fremdbestandteilen aufweisen. Bei den chemischen Untersuchungen wurden am Auffüllungsmaterial mit hohem Anteil an Fremdbestandteilen erhöhte Schadstoffgehalte für PAK, Schwermetalle (Blei, Chrom, Nickel, Zink) und LHKW festgestellt. Darüber hinaus wurde im Bereich der alten Niederbahnsteige im Tragschichtmaterial punktuell relativ hohe Bleibelastungen im Feststoff festgestellt. Diese belasteten Materialien im Bereich der alten Niederbahnsteige und im Baufeld der neuen Schottergleise sind im Zuge der Bauausführung unter fachtechnischer Begleitung zu separieren, chemisch zu deklarieren und einer ordnungsgemäßen Beseitigung zuzuführen. Unter Berücksichtigung der Ausführungen des Aushub- und Entsorgungskonzeptes sowie des Sanierungskonzeptes sind erheblich nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Das Schutzgut Fläche ist nicht als Teil des Schutzguts Boden, sondern in eigenständiger Weise zu berücksichtigen. Für den Flächenverbrauch (Indikator „Siedlungs- und Verkehrsfläche“) als eine wichtige Größe der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung liegt mit einer Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme auf max. 30 ha/Tag bis 2030 eine klar definierte Zielgröße vor (siehe „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021“ der Bundesregierung / März 2021). Unter dem Schutzgut Fläche ist daher in erster Linie der Aspekt des flächensparenden Bauens zu verstehen. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Aus- beziehungsweise Umbau einer bestehenden Haltestelle und steht im Einklang mit der oben genannten Strategie.

Oberflächengewässer sind nicht von dem Vorhaben betroffen. Auswirkungen auf das Grundwasser können bei ordnungsgemäßer Umsetzung des Vorhabens ausgeschlossen werden. Auch bezüglich des Schutzguts Wasser sind daher keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Eine UVP ist hinsichtlich dieser Schutzgüter somit insgesamt nicht erforderlich.

Schutzgüter Klima und Luft

Klimatisch sind keine wesentlichen Veränderungen durch das geplante Vorhaben zu erwarten. Die Ausbaumaßnahmen finden innerhalb des bereits heute versiegelten Straßenraums bzw. der vorhandenen Gleisanlagen statt. Es kommt nicht zum Verlust von Vegetationsflächen mit lufthygienischen Funktionen (Luftregeneration durch Schadstoffdiffusion / Filter).

Durch Förderung beziehungsweise Ausbau des ÖPNV soll unter anderem eine Reduzierung des Individualverkehrs erzielt werden, so dass mittel- beziehungsweise langfristig sogar eine Verbesserung der Lufthygiene im Plangebiet zu erwarten ist.

Eine UVP ist hinsichtlich der Schutzgüter nicht erforderlich.

Schutzgut Landschaft

01. April 2025
Seite 9 von 10

Das Vorhaben wird im Bereich schon vorhandener Gleisanlagen ausgeführt. Die Umsetzung des Um- und Ausbaus hat deshalb keine nachteiligen Auswirkungen auf das Stadtbild. Die Umwelterheblichkeit wird als gering eingestuft, deshalb ist eine UVP für das Schutzgut Landschaft nicht erforderlich.

Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Kultur- und Sachgüter kommen im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vor, Denkmäler sind nicht betroffen. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen ergeben sich durch die Umsetzung der Maßnahme für die Schutzgüter „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ nicht.

Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Negative Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nicht erkennbar.

Gemäß § 9 i.V.m. § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Aus der o.a. Bewertung hat im vorliegenden Fall die allgemeine Vorprüfung im Einzelfall ergeben, dass im Rahmen der Bewertung der Kriterien für die Vorprüfung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 3 zum UVPG grundsätzlich Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, zu erwarten sind, die jedoch unter Berücksichtigung des teilweise bestehenden Anspruchs

auf Schallschutz ausgeglichen werden können. Zudem wird durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt, dass keine unzulässige Zunahme der Erschütterungs- und Körperschallemissionen eintritt.

Im Ergebnis sind daher weder hinsichtlich des Schutzguts Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, noch hinsichtlich der anderen Schutzgüter erheblich nachteilige Umweltauswirkungen durch das beantragte Vorhaben zu erwarten.

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG stelle ich daher fest, dass für das beantragte Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Die Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Im Auftrag

Gezeichnet

Krienen