

Bericht	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich Wirtschaft, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Bauen und Recht
	Ressort / Stadtbetrieb	101 Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Knippschild 563 5715 563 8493 volker.knippschild@stadt.wuppertal.de
	Datum:	09.11.2022
	Drucks.-Nr.:	VO/1208/22 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
22.11.2022	BV Langerfeld-Beyenburg	Entgegennahme o. B.
06.12.2022	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
08.12.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen	Entgegennahme o. B.
Planfeststellungsbeschluss für die Erneuerung des Tunnels Rauenthal		

Grund der Vorlage

Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn Bundesamtes vom 04.10.2022

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Minas

Begründung

Im Planfeststellungsverfahren für die Erneuerung des Rauenthaler Tunnels wurde die Stadt Wuppertal im ersten Beteiligungsverfahren Mitte 2021 von der Bezirksregierung Düsseldorf (Anhörungsbehörde) beteiligt. Die Stadt Wuppertal hat in diesem Zusammenhang am 28.07.2021 eine Stellungnahme hinsichtlich betroffener Vermögensverhältnisse und am 09.09.2021 als Träger öffentlicher Belange abgegeben (vgl. Beschlussvorlage VO/1002/21).

Pandemiebedingt hat die Anhörungsbehörde im weiteren Verfahren auf einen Erörterungstermin verzichtet und stattdessen im März 2022 ein Online-Konsultationsverfahren durchgeführt, bei dem die einzelnen Stellungnahmen mit Erwidern der DB Netz AG zusammengestellt wurden. Die Stadt hat am 18.03.2022 dazu Stellung genommen, indem dargelegt wurde, welche Forderungen unverändert i.S. der o.a. beschlossenen Stellungnahmen aufrechterhalten werden und welche Forderungen sich durch Zustimmung der DB Netz AG erledigt haben

Aufgrund der vorgetragenen Bedenken wurde im April 2022 ein Deckblattverfahren mit einer veränderten Entwässerungsplanung durchgeführt. Der Verzicht auf die Einleitung in den Schwelmestollen entsprach der beschlossenen städtischen Stellungnahme und wurde dementsprechend in einer erneuten Stellungnahme am 12.04.2022 befürwortet. Die Untere Wasserbehörde hat zudem weitere Hinweise zur Entwässerungsplanung vorgebracht.

Die Bezirksregierung hat dem Eisenbahn Bundesamt (Planfeststellungsbehörde) über das Ergebnis des Anhörungsverfahrens berichtet. Daraufhin hat das Eisenbahn Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss am 04.10.2022 gefasst und der Stadt Wuppertal als Träger öffentlicher Belange vorab per Email am 12.10.2022 zugestellt. Innerhalb eines Monats nach Zustellung hatte die Stadt Wuppertal die Möglichkeit, Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss beim OVG Münster zu erheben.

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 08.11.2022 beschlossen, auf die Erhebung einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zu verzichten. Diese Entscheidung musste aufgrund der kurzen Klagefrist ohne Vorberatung herbeigeführt werden.

Der Planfeststellungsbeschluss wird ab dem 17.11. auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes unter <https://www.eba.bund.de/anhoerung> veröffentlicht und in der Zeit vom 17.11. bis 30.11.2022 bei der Stadt Wuppertal öffentlich ausgelegt.

Sofern es nicht bereits durch Zusagen der DB Netz AG im Anhörungsverfahren erledigt war, wurden den Forderungen der Stadt Wuppertal durch folgende Nebenbestimmungen und Hinweise gefolgt:

Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

- Der Verlauf des am Bauort verdolten Gewässers Leibuschsiefen ist abschließend zu erkunden und vermessungstechnisch zu erfassen. Die vermessungstechnische Aufnahme ist unverzüglich abzuschließen. Falls baubedingte Einwirkungen (z. B. durch Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche) nicht zu vermeiden sind, sind zusätzliche Schutzmaßnahmen zum Schutz der Gewässerverdolung (z. B. Überschüttung, Baggermatratzen) zu ergreifen.
- Die gefassten Bauwässer sind regelmäßig zu beproben. Sollten die Grenzwerte der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) überschritten werden, ist eine weitere Behandlungsstufe einzurichten. Die Behandlungsanlage muss aus einem Absetzbecken und einer pH- Neutralisationsanlage bestehen. Ggf. ist eine Aktivkohlefilterstufe nötig, sollten Sprengstoffreste aus dem Schmutzwasser die Grenzwerte überschreiten.
- Die Durchführung von Abwasserkontrollmessungen an Übergabepunkten seitens der unteren Wasserbehörde (UWB) bleibt vorbehalten.
- Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten.
- Gelangen trotz aller anzuwendender Sorgfalt nicht nur unerhebliche Mengen an wassergefährdenden Stoffen in das Gewässer, ist die Feuerwehr unverzüglich zu benachrichtigen.
- Alle Entwässerungsanlagen (wie z.B. Ableitungskanäle, Abwasserbehandlungsanlagen, Regenrückhaltebecken und Einleitungsbauwerke) verbleiben als Bestandteil der Niederschlagsentwässerung in der Bau- Unterhaltungs- und Betriebslast des Antragstellers. Er hat insbesondere für eine ausreichende Absicherung der Anlagen zur Verhinderung von Schädigungen Dritter zu sorgen.

- Auf die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG), sowie auf die Bewirtschaftungsziele und auf das Reinhaltungsgebot für oberirdische Gewässer (§§ 27, 32 WHG) und für das Grundwasser (§§ 47 f. WHG) wird hingewiesen
- Auf die Bußgeldbestimmungen nach § 123 LWG NW und § 103 WHG sowie auf die Straftatbestände der §§ 324 - 330 d des Strafgesetzbuches wird hingewiesen.
- Der Einbau von Recyclingmaterial (Asche, Schlacke, aufbereiteter Bauschutt und/oder Produkte aus diesen) bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Natur- und Artenschutz, Landschaftspflege

- Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, zum Schutz, oder zur Gestaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind zu beachten und durchzuführen.
- Das Artenschutzkonzept ist mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wuppertal im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.
- Die „CEF“-Maßnahme „Umbau Ziegelringofen Klippe“ muss spätestens zum Baubeginn funktionsfähig sein. Dies ist der UNB vor Baubeginn nachzuweisen.
- Nach bautechnischer Fertigstellung des Bauwerks (Verschluss von Öffnungen etc.) sind die wesentlichen artenschutzrechtlichen Kriterien zu überprüfen (Monitoring). Falls nötig, sind Nachbesserungen vorzunehmen.
- Die Kontaktdaten der Umweltfachlichen Bauüberwachung sind der UNB der Stadt Wuppertal vor Baubeginn mitzuteilen.
- Die geplante Durchführung und spätere Fertigstellung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sind der UNB der Stadt Wuppertal durch die UBÜ frühestmöglich mitzuteilen. Die UNB behält sich gemeinsame Ortstermine mit der UBÜ vor.
- Das Ersatzgeld in Höhe von 14.976,00 € ist spätestens bis zum Baubeginn an die Stadt Wuppertal zu entrichten.
- Hinweis: Die Baumschutzsatzung der Stadt Wuppertal ist zu beachten. Bei baumgefährdenden Bautätigkeiten (z. B. Baumaschinenbewegungen und –abstellung, Lagerstandorte) sind die entsprechenden Schutzmaßnahmen einzuplanen und regelkonform umzusetzen.

Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

- Die bei Rückbauarbeiten anfallenden Erdstoffe sind im Sinne des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (KrW - /AbfG) fachgerecht zu entsorgen. Bei den Erdarbeiten ist auf Bodenauffälligkeiten (z. B. Farbe, Geruch, Bestandteile, Konsistenz) zu achten. Sollten diese auftreten, sind unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde oder die untere Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Wuppertal zu informieren.
- Die ausführungsplanerischen Details der Bodenverwertung, Zwischenlagerung und Entsorgung von Aushubmassen und von Abbruchmaterial (Analyse, Separierung, Beseitigungswege, Sicherungsmaßnahmen) sind vor Baubeginn mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen.
- Die Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten und in enger Abstimmung mit der Stadt Wuppertal durchzuführen.
- Nach Beendigung der Arbeiten ist ein fachgutachterlicher Abschlussbericht zu fertigen und der Stadt Wuppertal unverzüglich vorzulegen.
- Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) ist bei der Umsetzung der Baumaßnahme verbindlich zu beachten.

- Der Erlass „Auf- und Einbringen von Materialien unterhalb oder außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenzone“ IV-4-547-02-05 des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 17.09.2015 ist zu beachten
- Für den Einbau von Bauschutt als Recyclingmaterial der Einbauklasse RC I und RC II gilt der Erlass „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau“, Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz IV - 3 - 953-26308 - IV - 8 - 1573 – 30052 und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr - VI A 3 - 32-40/45 - vom 09.10.2001.
- Für den Einbau von Bauschutt als Recyclingmaterial ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich.
- Im Bereich des Westportals befindet sich oberhalb des Tunnels ungefähr zwischen km 0,73 und km 0,77 ein Teil einer altlastverdächtigen Fläche, die als Altablagerung (ehem. Steinbruch) im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten der Stadt Wuppertal unter der Erhebungsnummer 8682A013 geführt wird.

Brand- und Katastrophenschutz

- Vor Baubeginn ist das Rettungskonzept mit der Einsatzplanung der Feuerwehr Wuppertal abzustimmen.

Straßen, Wege und Zufahrten

- Baubedingte verkehrliche Einschränkungen im Straßenraum sind zu minimieren.
- Vor Betriebsaufnahme des Schienenersatzverkehrs (SEV) sind bezüglich möglicher Einschränkungen des Individualverkehrs durch längerfristig haltende Fahrzeuge geeignete verkehrslenkende Maßnahmen mit der Stadt Wuppertal abzustimmen. Dies gilt sinngemäß auch für die kurzfristige Einengung des Straßenraums „Badische Straße“ durch die Baustelleneinrichtungsfläche. Die Barrierefreiheit ist an der vorhandenen Bushaltestelle soweit herzustellen und zu gewährleisten, wie dies ohne Eingriffe in fremdes Grundeigentum möglich ist.
- Vor Rückbau der Baustellenzufahrt von der Straße „Schmitteborn“ aus (laufende Nummer 610 des Bauwerksverzeichnisses), ist hinsichtlich einer Weiternutzung für den in diesem Bereich geplanten Geh- und Radweg mit dem Verein „neue Ufer Wuppertal e.V.“ und ggf. der Stadt Wuppertal, Ressort 104.54, Kontakt aufzunehmen.

Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

- Vor Baubeginn in den betreffenden Bereichen ist 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 VT wiederherzustellen, 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, sind in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder Entschädigungen zu leisten.
- Über die unentgeltliche Nutzung des Ringofens ist mit dem Gebäudemanagement der Stadt Wuppertal eine vertragliche Vereinbarung abzuschließen.
- Vor der Wiederherstellung der Fläche im Bereich „Badische Straße“ (lfd. Nr. 611 des Bauwerksverzeichnisses) ist eine ausführungsplanerische Abstimmung mit der Stadt Wuppertal, Ressort 104.2, vorzunehmen.

Folgende Forderungen der Stadt Wuppertal wurden von der DB Netz AG nicht akzeptiert und mit der Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vom Eisenbahn Bundesamt zurückgewiesen:

- Die geforderte Einbeziehung der Anschüttung von Ausbruchmaterial in Form einer Rampe vom Nordportal des Langerfelder Tunnels in Richtung Spitzenstraße (spätere Radtrasse) in die Eingriffsbilanzierung wurde abgelehnt, weil sich infolge der Aufschüttung innerhalb von 10-15 Jahren ein ökologisch wertvoller Ruderal- und Gehölzbestand durch freie Sukzession entwickeln würde. Erst die Versiegelung durch einen Radweg, der nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist, erfolge ein kompensationspflichtiger Eingriff. Das Eisenbahn Bundesamt wertet diese Einschätzung als nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Nach unveränderter Auffassung der UNB handelt es sich bereits bei der Ablagerung um einen kompensationspflichtigen Eingriff. Es ist jedoch nicht zu bestreiten, dass infolge der natürlichen Sukzession bereits eine Kompensation erfolgen kann. Aufgrund der vergleichsweise geringen Bedeutung erscheint eine hierauf bezogene Klagebegründung nicht angemessen.

- Das von der UNB angeregte zusätzliche Fledermausquartier an der Südseite des geplanten Tunnelportals wird von der DB Netz AG abgelehnt, weil es aus bautechnischen Gründen dort nicht umsetzbar ist und bereits zusätzlich zum Quartier am Westportal die CEF-Maßnahme „Umbau Ziegelringofen Klippe“ erfolgt. Das Eisenbahn Bundesamt wertet diese Einschätzung als nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Da der artenschutzrechtliche Ausgleich durch die besagten Maßnahmen rechtlich ausreichend berücksichtigt worden ist, war der Vorschlag der UNB nicht als Forderung, sondern als Anregung formuliert. Die Entscheidung des Eisenbahn Bundesamtes ist deshalb rechtlich nicht anfechtbar.

- Die Anregung der Stadt, die südlichen Portale z.B. mittels einer Verblendschale aus Sandstein qualitätvoller zu gestalten, wurde von der DB Netz AG abgelehnt, weil hierfür keine rechtliche oder technische Notwendigkeit bestehe. Sie würde zu höheren Baukosten führen und die Begutachtung, Wartung und Instandhaltung des Bauwerks erschweren. Das Eisenbahn Bundesamt wertet diese Einschätzung als nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Zum Bedauern der Stadt beschränkt sich die DB Netz AG nur auf die technisch und rechtlich erforderlichen Baustandards. Eine Klagebegründung zur Durchsetzung höherer Standards ist allerdings nicht möglich.

- Der Hinweis der Stadt auf einen neuen Schulstandort (7. Gesamtschule) im Hinblick auf einen mglw. dauerhaften S-Bahn-Haltepunkt wurde von der DB Netz AG zur Kenntnis genommen, aber nicht als Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens angesehen. Das Eisenbahn Bundesamt wertet diese Einschätzung als nachvollziehbar, plausibel und nicht zu beanstanden.

Der Hinweis der Stadt erfolgte vor dem Hintergrund des laufenden Projekts „Kapazitäts offensive Bahnhöfe“. Sofern im Rahmen dieses Projekts eine Entscheidung für einen neuen Haltepunkt „Badische Straße“ getroffen wird, ist dann ggf. ein erneuter Umbau auf Grundlage eines eigenen Verfahrens erforderlich. Eine Klagebegründung ist aus diesem Aspekt nicht abzuleiten.

- Hinsichtlich des Gewässerschutzes wurden bereits Planänderungen durchgeführt und verschiedene Auflagen und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde dauern an.

Die Erhebung einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss wird von der UWB aufgrund der weitreichenden Berücksichtigung ihrer Bedenken (siehe Auflagen und Begründung) nicht für erforderlich angesehen und erscheint aufgrund des mittlerweile weitgehenden Einvernehmens auch nicht begründbar.“

- Die Abstimmungen mit dem städtischen Verkehrsressort über die Einrichtung des Schienenersatzverkehrs (SEV) waren noch nicht abgeschlossen. Das Eisenbahn Bundesamt hat jedoch anhand einer Variantenuntersuchung über denkbare Positionierungen einer temporären Bushaldebucht und vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an einer zügigen Durchführung der Baumaßnahme entschieden, dass keine Bushaldebucht mehr in Betracht kommt.

Sämtliche Varianten hätten zur Folge, dass Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssten und / oder zusätzliche naturschutzrechtliche Eingriffe erfolgen müssten, was eine erneute Beteiligung erfordern und somit zu einer weiteren zeitlichen Verzögerung führen würde. Stattdessen kommt als Haltestelle für den SEV nur noch die bestehende Bushaltestelle auf der Badischen Straße in Betracht, bei der der Bus auf der Fahrbahn hält.

Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss, die Stadt habe keine Rückmeldung auf eine Variantenuntersuchung für Bushaltebuchten gegeben, ist im Grunde nicht zutreffend, weil die Abstimmungen mit der DB Netz AG über diese und weitere Varianten noch nicht abgeschlossen war. Deshalb konnte noch keine abschließende Stellungnahme seitens der Stadt gegenüber der Planfeststellungsbehörde erfolgen. In Kenntnis des Planfeststellungsbeschlusses hat die DB Netz AG gegenüber der Stadt aber dargelegt, die Abstimmung auch über abweichende Lösungen in Form einer Bushaltebucht mit der Stadt weiterführen zu wollen. Sollte hierzu eine einvernehmliche Lösung gefunden werden, kann ggf. ein Planänderungs- oder -ergänzungsverfahren erforderlich werden, weil u.U. neue Betroffenheiten geregelt werden müssen. Dieses Verfahren müsste dann von der DB Netz AG beim Eisenbahn Bundesamt beantragt werden. Der Zeitverlust kann nach Einschätzung der Stadt durch ein begrenztes Beteiligungsverfahren möglichst gering gehalten werden. Würde keine einvernehmliche Lösung gefunden und der SEV würde gemäß Planfeststellungsbeschluss die bestehende Haltestelle auf der Badischen Straße nutzen, kann die Straßenverkehrsbehörde der Stadt keine Gewähr dafür übernehmen, dass der SEV-Betrieb auch im Hinblick auf die gesamte Verkehrssituation in diesem Bereich reibungslos funktionieren wird. Die DB Netz AG trägt damit die volle Verantwortung für ihre Bewertung, dass die entstehenden verkehrlichen Einschränkungen „mittels verkehrslenkender Maßnahmen und einem auf optimierte Standzeiten der SEV-Busse optimierten Zeitmanagements handelbar“ sind.

Eine erfolgversprechende Klagemöglichkeit für die Stadt ist auch zu diesem Punkt nicht gegeben. So waren die Einrichtungen für den SEV nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern nur die Abstimmung eines entsprechenden Konzepts. Ferner ist die Begründung des Eisenbahn Bundesamtes durchaus tragfähig, dass ein öffentliches Interesse an einer „zügigen Durchführung“ besteht. Letztlich würde gerichtlich auch nur geprüft werden können, ob der SEV an der bestehenden Bushaltestelle unter theoretischen Gesichtspunkten abwickelbar ist. Praktische Erfahrungen z.B. über die unzureichende Einhaltung eines vorgegebenen Zeitmanagements durch die Fahrer entziehen sich einer gerichtlichen Überprüfung.

Ergebnis:

Da eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss im Einzelnen und auch in der Summe der Entscheidungen keine Aussicht auf Erfolg verspricht bzw. die Aussicht auf einen Klageerfolg derart gering wäre, dass dies in Anbetracht der Geringfügigkeit des Streitgegenstandes nicht gerechtfertigt erscheint, hat die Stadt Wuppertal die Entscheidung des Eisenbahn Bundesamtes akzeptiert und auf die Erhebung einer Klage beim OVG Münster verzichtet.

Das Planfeststellungsverfahren ist damit auch aus städtischer Sicht abgeschlossen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Der Bericht über das Planfeststellungsverfahren sowie die Entscheidung der Verwaltung, aus den genannten Gründen auf eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zu verzichten haben keine Auswirkungen auf den Klimaschutz und / oder die Klimafolgenanpassung. Die Baumaßnahme der DB Netz AG selbst ist nicht Gegenstand dieser Bewertung; im Hinblick auf die damit verbundene Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur wäre die Baumaßnahme mit positiven Auswirkungen zu bewerten.

Kosten und Finanzierung

keine

Zeitplan

Aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses können die Bauarbeiten umgehend begonnen werden. Die DB Netz AG plant eine Bauzeit bis zur Inbetriebnahme für eine Dauer von ca. 26 Monaten. Die betriebliche Vollsperrung soll voraussichtlich ca. 22 Monate andauern.

Anlagen

keine