

Öffentliche Bekanntmachung

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

Öffentliche Bekanntmachung des UVP-Verzichts

Antrag der Rheinbahn AG vom 31.10.2023

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 31.10.2023 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 Stadtbahnhaltestelle Prinzenallee“ in Düsseldorf-Lörick gestellt.

Mit Schreiben vom 31.10.2023 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 mit der geplanten Umsetzung Auswirkungen am Wesentlichen auf das Schutzgut Pflanze (Straßenbäume als Allee) ergeben. Nach Abschluss der geplanten Arbeiten ist mindestens von einem Gleichbleiben der Situation auszugehen. Ab dem Zeitpunkt des wiedererlangten Grünvolumens ist von einer stetigen Verbesserung auszugehen.

Aufgrund der festgelegten Kompensationsmaßnahmen 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 Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien beschrieben und unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 aufgeführten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen 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 einschließlich der menschlichen Gesundheit zu erwarten sind.

Eine Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung wurde durchgeführt und wurde 2021 bzw. 2023 aktualisiert, um die Auswirkungen der Gleisverschiebungen auf die Schall- und Erschütterungsimmissionen zu beurteilen.

Im Bereich Schienenverkehr zeigt sich, dass Pegeländerungen zwischen -0,5 dB(A) und 0,6 dB(A) zu erwarten sind. Die Beurteilungspegel liegen zudem an allen Immissionsorten unterhalb der kritischen Werte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Dies bedeutet, dass die Umbaumaßnahme bezüglich des Schienenverkehrslärms nicht zu einer wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV führt und damit kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht.

Nur die äußeren Fahrspuren sind gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-19 zu betrachten. Die Umbaumaßnahme wirkt sich nur geringfügig auf die äußere Fahrspur in Richtung Krefeld Hbf aus, da der Fahrstreifen im umzubauenden Bereich leicht in Richtung Schienen versetzt wird, was hier zu einer Senkung des Beurteilungspegels führt. Die Beurteilungspegel liegen zudem an allen Immissionsorten unterhalb der kritischen Werte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Dies bedeutet, dass die Umbaumaßnahme bezüglich des Straßenverkehrslärms nicht zu einer wesentlichen Änderung nach 16. BImSchV führt und damit kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht.

Im Gesamtverkehr liegen die Differenzpegel zwischen -0,6 dB(A) und 0,2 dB(A). 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 im Wohngebiet und Werte von 75 dB(A) am Tage bzw. 65 dB(A) im Gewerbegebiet wird als kritische Pegeländerung bezeichnet. Eine kritische Pegeländerung ist an den Gebäuden im Beurteilungsgebiet nicht festgestellt worden.

Der Umbau bewirkt keine relevante Veränderung des Gleisoberbaus. Es werden mit der Bestandsituation vergleichbare Oberbauformen eingesetzt. Eine relevante Veränderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage tritt damit nicht ein.

Beginnend ab Gebäude Hansaallee 246 bzw. Hansaallee 111a wird die Gleisachse zum Straßenrand verschoben. Die maximale Verschiebung liegt unter 3 m. Die Gebäude befinden sich in einem Abstand ≥ 15 m zur jeweils nächstgelegenen Gleisachse. Das Heranrücken der Gleise wird zu einer Zunahme der Schwingungsimmissionen in der Nachbarschaft führen. Allerdings ist davon auszugehen, dass die zulässigen Veränderungskriterien mit < 25 % (Erschütterungsimmissionen) und $< 3\text{dB(A)}$ (Körperschallimmissionen) eingehalten werden. Insofern ergibt sich keine Notwendigkeit eine Maßnahme zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage vorzusehen.

Die schalltechnischen Berechnungen ergaben, dass der Bau des Hochbahnsteiges schalltechnisch unkritisch ist. Ebenfalls tritt keine relevante Veränderung der Schwingungsemissionen ein. Zusätzliche technische Maßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Eine UVP ist deshalb hinsichtlich dieses Schutzgutes nicht erforderlich.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Im Haltestellenbereich stehen gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Düsseldorf und gemäß § 41 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) geschützte Bäume. Es handelt sich um die geschützte Allee „Hansaallee“ mit Linden und Kastanien (Kennnummer AL-D-0002).

Zur Bewertung der Planung ist ein Landschaftsarchitekt mit der Erstellung eines Alleefachbeitrages beauftragt worden.

Für die Bauausführung des Mittelbahnsteiges nach der Vorzugsvariante müssen im Bereich der Haltestelle, einschließlich der bauzeitlichen Ersatzhaltestelle, 13 geschützte Alleebäume (hier: Linden) gefällt werden.

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) hat den Alleefachbeitrag geprüft und das Vorhaben dem Naturschutzbeirat vorgelegt. Der Naturschutzbeirat hat in seiner Sitzung am 20.09.2021 auf Basis des Alleefachbeitrages den Fällungen zugestimmt und die UNB hat die entsprechende Befreiung am 29.09.2021 erteilt.

Der Verlust der 13 geschützten Alleebäume wird gemäß Alleenfachbeitrag durch die Anpflanzung von mindestens 24 Laubbäumen in der der Baumentnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-30.03., Pflanzqualität StU 20-25 cm) kompensiert.

Das Vorhaben stellt laut § 14 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG hat bei einem Eingriff der Planungsträger die zum Ausgleich dieses Eingriffs erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag in Text und Karte darzustellen.

Eine UVP ist hinsichtlich dieser Schutzgüter grds. erforderlich, es wird aber aufgrund der festgelegten Kompensationsmaßnahmen für die Allee von der Durchführung einer UVP nach UVPG abgesehen.

Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

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

Ein Geotechnischer Bericht „Neubau Hochbahnsteig, Gleis und Fahrleitungsbau“, sowie die entsprechende Orientierende Altlastenuntersuchung mit entsprechendem Aushub- und Entsorgungskonzept aus 2019 bzw. 2021 liegen vor und werden zurzeit aktualisiert.

Darin wird eine Tiefgründung empfohlen. Im Straßen- und Schienenbereich wird das Planum eventuell nachverdichtet werden müssen, im Haltestellenbereich sollte ein 0,30 m starker Bodenaustausch eingeplant werden.

Eine UVP ist hinsichtlich dieser Schutzgüter nicht erforderlich.

Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Kultur- und Sachgüter kommen im Wirkungsbereich des Vorhabens nicht vor. Erhebliche 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.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ist auf das Schutzgut Pflanzen im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durch den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle „Prinzenallee“ zu erwarten. Im Rahmen der Bewertung der Kriterien für die Vorprüfung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 3 zum UVPG ist festzustellen, dass die Merkmale des Vorhabens eine UVP erforderlich machen.

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 erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das beantragte Vorhaben auf das Schutzgut Pflanzen zu erwarten sind, diese aber aufgrund der festgelegten Kompensationsmaßnahmen für die Allee ausgeglichen werden können. Nach Abschluss der Arbeiten ist mindestens von einem Gleichbleiben der Situation auszugehen. Ab dem Zeitpunkt des wiedererlangten Grünvolumens ist von einer stetigen Verbesserung auszugehen.

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