

Öffentliche Bekanntmachung

Plangenehmigungsverfahren nach § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für den „Neubau eines Gleiswechsels nördlich der Haltestelle Lohausen“ in Düsseldorf durch die Rheinbahn AG

Öffentliche Bekanntmachung des UVP-Verzichts

Antrag der Rheinbahn AG vom 09.05.2023

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 09.05.2023 einen Antrag auf Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für den Neubau eines Gleiswechsels nördlich der Haltestelle „Lohausen“ der Stadtbahnlinie U79 gestellt.

Mit Schreiben vom 09.05.2023 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 die Umsetzung der Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die nach dem UVPG zu betrachtenden Schutzgüter hat.

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG konnte daher 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

31. Mai 2023
Seite 2 von 4

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.

Durch den Einbau eines Gleiswechsels in eine bestehende Gleisanlage wird eine Erhöhung der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen des Stadtbahnbetriebes erreicht. Verursacht wird diese Überhöhung durch die Überfahrt der Herzstücklücken, die eine Störstelle im ansonsten lückenlos verschweißten Gleis darstellen. Diese erhöhte Anregung bewirkt, dass im Vergleich zum Normalgleis in der benachbarten Bebauung höhere Schwingungsimmissionen auftreten.

Im vorliegenden Fall ist der Gleiswechsel so angeordnet, dass die Wohnbebauung sich in einem relativ großen Abstand zu den Herzstücklücken des geplanten Gleiswechsels befinden wird. Insofern ist davon auszugehen, dass die Veränderungskriterien mit kleiner 25 % Erschütterungszunahme und kleiner 3 dB(A) Pegelzunahme bei den Körperschallimmissionen eingehalten werden. Damit besteht keine Notwendigkeit der Anordnung einer Maßnahme zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage.

Hinsichtlich der Luftschallimmissionen kann davon ausgegangen werden, dass die betroffene Bebauung einen ausreichenden Abstand zur Gleisanlage hat, sodass keine Schallpegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht derzeit und zukünftig erreicht werden. Insofern ist entsprechend der 16. BImSchV zu prüfen, ob die Beurteilungspegel um 3 dB(A) und mehr zunehmen.

Gegebenenfalls ist dann zu prüfen, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Der Nachweis der Schallpegeländerung ist mit dem Rechenverfahren nach Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03-Ausgabe 2014) zu führen. Das Rechenverfahren enthält keine spezielle Pegelkorrektur zur Berücksichtigung der erhöhten Schallanregung aus der Herzstücklückenüberfahrt. Entsprechend Anmerkung 1 zu Abschn. 5.3.2 der Anlage 2 zur 16. BImSchV werden die erhöhten Schallimmissionen von Weichen und Kreuzungen durch die anzusetzende Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h berücksichtigt. Gleiches gilt für Haltestellenbereiche. In sonstigen Streckenabschnitten ist die zulässige Strecken bzw. Fahrzeughöchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Die Gleisanlagen im

Bereich der Haltestelle Lohausen sind als unabhängiger Bahnkörper anzusehen und unterliegen insofern keiner Geschwindigkeitsbegrenzung kleiner 50 km/h.

Insgesamt gesehen kann daher davon ausgegangen werden, dass eine rechnerische Betrachtung der Schallimmissionen vorher / nachher nicht eine Anhebung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) und mehr ergibt, so dass im Sinne der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung eintritt. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge sind nicht erforderlich.

Eine UVP ist deshalb hinsichtlich dieses Schutzgutes nicht erforderlich.

Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass die vorhandene Fauna in ausreichendem Abstand zur Gleisachse steht. Bäume und weitere Gehölze sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Durch die Umsetzung der Maßnahme ist im Bereich der Zuwegung für den Dienstweg ein anpassender Vegetationsrückschnitt erforderlich.

Eine UVP ist deshalb hinsichtlich dieser Schutzgüter nicht erforderlich.

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

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass durch die Umsetzung der Maßnahme der Eingriff in die Ruderalflächen durch den zu errichtenden Dienstweg hierbei minimalinvasiv erfolgt. Durch die Wahl der Herstellung des Dienstweges mit GFK-Gitterrosten kann zudem eine zusätzliche Flächenversiegelung vermieden werden.

Die Baumaßnahme liegt in der Wasserschutzzone III B. Es sind keine Altlasten bekannt. Es finden nur Maßnahmen im Oberbau statt, die darunterliegenden Schichten werden nicht berührt.

Eine UVP ist deshalb 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

31. Mai 2023
Seite 4 von 4

Negative Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind nicht erkennbar.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind durch den Neubau eines Gleiswechsels nördlich der Haltestelle „Lohausen“ nicht 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 keine 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 nicht zu erwarten sind.

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