Stadt Leverkusen

Der Oberbürgermeister

Anlage 3
Niederschrift
Rat 02.11.15
TOP 17 ö. S.

Stadtverwaltung · Postfach 10 11 40 · 51311 Leverkusen

Bezirksregierung Köln
Zeughausstr. 2-10
50667 Köln

Fachbereich .
oder Dienststelle . Stadtplanung
Dienstgebäude . Hauptstr. 101 (Elberfelder Haus)
Sachbearbeitung . Christian Kociok
Tel. 02 14/406-0 .
Durchwahl 406 . 6121
Telefax 406 . 6102
Ihr Zeichen/vom .
Mein Zeichen .
Tag .
02.11.2015

Planfeststellungsverfahren gem. §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Rhein-Ruhr-Express (RRX)
Planfeststellungsabschnitt 1.2 Chempark HP (vormals Bayerwerk) bis Leverkusen-Küppersteg
1. Deckblatt

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 11.08.2015 unter Az.: 25.7.2.2-3/12 haben Sie die Stadt Leverkusen zur Stellungnahme aufgefordert.

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist ein für das Land NRW und insbesondere für Leverkusen wichtiges Infrastrukturprojekt. Wie in der Vergangenheit geschehen, wird die Verwaltung das Projekt nach Kräften unterstützen.
Gleichwohl sind nachfolgend eine Reihe von Änderungsbedarfen, Richtigstellungen und Stellungnahmen aufgeführt:

Auf die ordnungsgemäß in das Verfahren eingebrachte Stellungnahme im Beteiligungsverfahren vom 16.07.2012 wird der Ordnung halber verwiesen.

➔ **Stellungnahme Fachbereich Umwelt**

Natur- und Landschaft/Artenschutz

Die Belange des Naturschutzes, Artenschutzes und der Landschaftspflege wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan, im Artenschutzbeitrag und in der FFH-Verträglichkeitsprüfung umfänglich gewürdigt.

Das Gutachterbüro Bosch & Partner hat in dem von dem Bauvorhaben betroffenen Gebiet 7 planungsrelevante Fledermausarten festgestellt und zwei, die ein potentielles Vorkommen haben. Darüber hinaus wurden zahlreiche Vogelarten und die Zauneidechse nachgewiesen, von denen mehrere Arten in NRW planungsrelevant sind.

Die Trasse des RRX quert das FFH-Schutzgebiet DE-4809-301 „Dhünn und Eifgenbach“, das im Bereich der Dhünnquerung bis an die Böschungsoberkante der Dhünn heranführt. Hier sind alle Maßnahmen unzulässig, die das Schutzziel des europäi-

schen Schutzgebietes gefährden. Daher muss insbesondere die ökologische Baubegleitung sicherstellen, dass die wertprägenden Elemente der Fauna und Flora nicht beeinträchtigt werden. Während der Bauphase dürfen keine Fremdmaterialien in die Dhünn gelangen. Der Flugkorridor für Fledermäuse, Eisvogel und Wasseramsel zwischen Dhünnaue und Bahnbrücke, sowohl bei der Bestandsbrücke als auch im Neubaubereich, darf nicht durch Baugerüste, herunterhängende Planen etc. verkleinert werden oder auf andere Art und Weise (nächtliche Beleuchtung der Baustelle) beeinträchtigt werden.

Die dargestellten Maßnahmen zum Schutz der planungsrelevanten Zauneidechse während der Bauphase, und durch die Realisierung von CEF-Maßnahmen, sind geeignet, die vorhandene Population der Zauneidechse dauerhaft zu erhalten.

Das Planungsbüro kommt zu dem Ergebnis, dass unter Maßgabe der formulierten Maßnahmen der Minderung und des Artenschutzes, geschützte und planungsrelevante Tierarten in ihrem Erhaltungszustand nicht betroffen sind.

Die Pflanzung von Bäumen entlang der Dhünn mit standortgerechten Gehölzen (Schmalblattweiden) sollte äußerst zurückhaltend erfolgen, da Gehölze gemäß Einschätzung der Unteren Wasserbehörde den Abflussquerschnitt verringern.

Aus der Sicht des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes gibt es bezüglich der Einschätzung des Planungsbüros keine Bedenken und weitere ergänzende Hinweise.

Allerdings wird aus Gründen des Artenschutzes, hier besonders unter Berücksichtigung der in der Bauphase betroffenen planungsrelevanten Fledermäuse, gefordert, dass unter der Bahnbrücke, beispielsweise am Randbalken der Bestandsbrücke, **2** Fledermausflachkästen der Firma Schwegler, Typ 1FF, mit Abschluss der Baumaßnahme angebracht werden. Die erfolgte Anbringung ist der ULB durch Fotodokumentation nachzuweisen.

Das Planfeststellungsverfahren Rhein-Ruhr-Express muss dem Beirat für Natur und Landschaft durch einen Vertreter von Bosch und Partner in einer seiner nächsten Sitzungen (17.11.2015, 5.4.2016) vorgestellt werden. Die entsprechenden Vorlaufzeiten sind bitte zu berücksichtigen.

Wasser

I. Grund- und Gewässerschutz

Grundsätzlich sind gem. §6 WHG die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (Grund-und Oberflächengewässer) umzusetzen. Im Einzelnen bezieht sich die Gewässerbewirtschaftung auf die Nachhaltigkeit und die Zielerreichung nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie sowie der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie. Aus den Planfeststellungsunterlagen ist bezüglich der Anwendung bzw. der Prüfung der Auswirkungen der Gewässerbenutzung hinsichtlich der v.g. Kriterien nicht erkennbar. Die Ausführungen im Erläuterungsbericht -Anlage2- Punkt 4.8 auf Seite 46 sind unzureichend und lassen keine abschließende Erkenntnis hinsichtlich der Schutzmaßnahmen/Provisorien während der Baumaßnahme und des späteren Betriebes der Gleisanlage zu. Die besondere Lage im Trinkwasserschutzgebiet Leverkusen – Rheindorf ist in diesem Abschnitt überhaupt nicht erwähnt.

In diesem Zusammenhang wird auf den §19 Abs. (3) WHG bezüglich des Herstellens des Einvernehmens mit der zuständigen Wasserbehörde hingewiesen.

II. Wasserschutzgebiet Leverkusen-Rheindorf

Für die Durchführung von Maßnahmen in Trinkwasserschutzgebieten ist eine wasserrechtliche Genehmigung nach der Wasserschutzgebietsverordnung erforderlich. Die ordnungsbehördliche Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für die Gewässer im Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage Leverkusen-Rheindorf der Energieversorgung Leverkusen GmbH (Wasserschutzgebietsverordnung Leverkusen-Rheindorf) vom 03.04.1997“ regelt alle Genehmigungs-und Verbotstatbestände.
Diese Auflagen sind im Interesse der öffentlichen Wasserversorgung zum Schutz des Grundwassers vor nachteiligen Einwirkungen erforderlich. Sie gewährleisten den Schutz vor weitreichenden Beeinträchtigungen, insbesondere vor nicht oder schwer abbaubaren Verunreinigungen.
In diesem Zusammenhang wird nochmals auf die Prüfung hinsichtlich einer Genehmigung für die Errichtung oder Erweiterung von Bahnanlagen, Anlagen zur Abwasserbeseitigung (Versickerung, Ableitung zur ABA) hingewiesen.

III. Abwasserableitung und –behandlung

Für den Bereich der Abwasserableitung und -behandlung werden nachfolgende Anregungen vorgetragen:

1. Aus den Planfeststellungsunterlagen ist nicht erkennbar, welche wasserrechtlichen Erlaubnisse bzw. Bewilligungen beantragt bzw. geändert werden müssen. Eine Auflistung bzw. Aufstellung wäre bezüglich der Prüfung und Überwachung angezeigt.
2. Bei einem Anschluss an die vorhandenen Systeme ist sicherzustellen, dass sowohl aus hydraulischer als auch aus Sicht der Abflussmenge die Kapazitäten der Kanäle und Behandlungsanlagen ausreichend sind.
3. Bezüglich der Versickerung von Niederschlagswasser wird nochmals ausdrücklich darauf verweisen, dass eine Versickerung im Bereich von Altlastenverdachtsflächen oder auch über Böden mit schädlichen Bodenveränderungen einem Verbotstatbestand unterliegt. Wie schon im Schreiben (Stellungnahme der Stadt Leverkusen) vom 16.07.2012 vorgetragen, wird nochmals auf die unkorrekte Einstufung der Niederschlagswasserbelastung hingewiesen.
   Gem. Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 18.5.1998 gilt Niederschlagswasser von befestigten Gleisanlagen als stark belastet (Punkt 12.4). Eine Versickerung von Gleisanlagen ist nur ohne Güterumschlag und ohne Pestizideinsatz und ausschließlich über die belebte Bodenzone zulässig.
   D.h. Gleisanlagen, auf denen Pestizide oder andere wassergefährdende Stoffe ausgebracht werden, sind grundsätzlich von einer Versickerung ausgeschlossen, auch außerhalb von Wasserschutzgebieten.
   Für Wasserschutzgebiete sind darüber hinaus zusätzlich die Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnungen zu beachten, wobei zusätzliche Sicherheiten einzuplanen sind.
   Ohne konkretere Darstellung jeder einzelnen Versickerungsanlage, dem Nachweis einer ausreichenden Reinigungsleistung durch entsprechende Gut-

achten oder DIBT-Zulassungen sowie der verbindlichen Zusage, auf Pestizideinsätze dauerhaft zu verzichten, kann einer Tiefeneinleitungen in den Untergrund nicht zugestimmt werden. Darüber hinaus wurde die Qualität der dauerhaften Reinigungsleistung, der in der Wasserschutzzone geplanten Reinigungsanlage im Kunststoffkanal (s. Seite 3 der Anlage 13.1, Lfd. Nr. 1) nicht näher erläutert und belegt.
Es wird daher darum gebeten die Planungen zu überarbeiten und an die geltenden technischen und rechtlichen Regelungen anzupassen.

IV. Eisenbahnbrücke - Überschwemmungsgebiet der Dhünn

Der Bereich der Eisenbahnbrücke ist für den Gewässer-und Hochwasserschutz ein besonders sensibler Bereich. Der ungehinderte Hochwasserabfluss muss jederzeit gesichert sein.
Bezüglich des Hochwasserschutzes bzw. des Retentionsraumausgleiches sind mit dem Schreiben (Stellungnahme Stadt Leverkusen) vom 14.06.2013 Lösungsansätze mit Zustimmung der Unteren Wasserbehörde und des Wupperverbandes erarbeitet worden. Im o.g. Schreiben waren Anregungen für den Umsetzungsprozess formuliert. Derzeit liegen der Unteren Wasserschutzbehörde keine weitergehenden Unterlagen oder Planungen bezüglich der Realisierung bzw. des Fortgangs der Maßnahme vor. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei eventuell erweiterten Eingriffen in das Überschwemmungsgebiet der Dhünn, eine erneute Nachrechnung bzw. Prüfung des Retentionsraumverlustes erfolgen muss. Dies gilt auch für bauzeitenbedingte Abflussverengungen im Gewässer.
Provisorien, wie Störelemente oder Elemente mit einer abflussmindernden bzw. –beeinflussenden Funktion, sind nach Fertigstellung der Maßnahme zu entfernen bzw. zurückzubauen. Ein Verbleib oder eine Umsetzung im Gewässer ist hinsichtlich der Umsetzung der Blauen Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer des MUNLV 2010 sowie der EU-WRRL nachzuweisen und zu begründen.

V. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Anlage 15

Die Unterlage ist dem Änderungsantrag nicht beigefügt, d.h. inwieweit die Hinweise aus der Stellungnahme der Stadt Leverkusen vom 16.07.2012 berücksichtigt bzw. übernommen wurden, kann nicht geprüft werden.
Aus diesem Grund wird auf die v. g. Stellungnahme mit der Bitte um Berücksichtigung hingewiesen.

Altlasten/Bodenschutz

Altlasten

In der folgenden Auflistung wurde die Prüfung der Bodenschutz und Altlastenkatasters (BAK) aktualisiert. Die bisher genannten Auflagen gelten weiterhin.

Flächennr	Bezeichnung	Status
NW3006	DB AG - Rheindorf - 5	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2003	Gipsteiche Christian-Heß-Straße	Altlast / sBv mit dauerh. Beschränkung/Überwachung
SW2004	Wiesdorf-Süd (Gipsteiche CD-Str./Kurtekottenstr.)	Altlast / sBv mit dauerh. Beschränkung/Überwachung
SW2022	Cornelius Schmidt AG	Altlast / schädliche Bodenveränderung (sBv)
SW2026	Wiesdorf-Süd (Verfüllung Heinrich-von-Stephan-Str.	Altlast / schädliche Bodenveränderung (sBv)
SW2078	Wiesdorf-Süd (Parkplatz CD-Str./Kurtekottenstr.)	Altlast / sBv mit dauerh. Beschränkung/Überwachung
SW2082	Audi-Zentrum Süderweiterung	Sanierte Fläche mit Überwachung/Nachsorge
SW2099	Bürriger Ringofenziegelei	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2100	Waggonfabrik Schulte	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2102	Lehmgrube Overfeldweg (Nord)	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2110	Verfüllung Busbahnhof	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2111	Geländeauffüllung Busbahnhof/Heinrich-v.-Stephan-Str.	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2112	Pachtflächen Alte Landstraße	Verdacht generell ausgeräumt
SW2115	Babcock Industrierohrleitungsbau GmbH	Noch keine Verdachtsbewertung
SW2125	Mercedes Benz Niederlassung Leverkusen Bürrig	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW2126	Wöllenstein Lichtwerb- + Kunstofftechnik GmbH	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW3001	DB AG - Ehem. HP Wiesdorf - 1 a	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW3002	DB AG - Bf Leverkusen Mitte - 1 b	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche
SW3003	DB AG - Küppersteg - 2	Altlastverdächtige Fläche / Verdachtsfläche

Vorsorgender Bodenschutz

Durch die Baumaßnahme werden Böden in Anspruch genommen. Die natürlichen Bodenfunktionen werden durch die Baumaßnahme beeinträchtigt/gestört. Um schädlichen Veränderungen im Sinne des BBodSchG vorzubeugen, ist vor Realisierung des Bauvorhabens ein Bodenschutzkonzept durch einen Fachgutachter zu erstellen. Vornehmlich sind für die einzelnen Bauabschnitte und den hier geplanten Eingriffen geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutze des Bodens zu beschreiben und festzulegen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist durch einen Fachgutachter zu begleiten und zu dokumentieren. Weitere Inhalte des Konzeptes sind im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde Frau Schneider (Tel.:0214 406 3239) abzustimmen.

➔ Stellungnahme Feuerwehr

Im Sommer 2012 ist seitens der Feuerwehr bereits eine Stellungnahme diesbezüglich erfolgt, welche in die Stellungnahme der Verwaltung vom 16.07.2012 an die Bezirksregierung eingeflossen ist.
Zur Verdeutlichung der Forderungen aus feuerwehrtechnischer Sicht sind die betreffenden Punkte aus der gesamtstädtischen Stellungnahme hier nochmals - *„kursiv“* dargestellt - aufgegriffen.
Die planerische Berücksichtigung, sofern durch das 1. Deckblattverfahren aufgegriffen, und die sich daraus ergebenden Änderungen wurden in den hier vorgestellten Plänen blau kenntlich gemacht und hier nochmals „blau“ wiedergegeben und bewer-

tet. Die jeweiligen Fundstellen (Seite und Dateiname) sind den Textpassagen der Planung gem. 1. Deckblatt zur leichteren Auffindung vorangestellt
In vorgenannter Stellungnahme der Verwaltung

- Seite 3 - 4
  - **„➔ *Bahnhof Leverkusen- Mitte, Zweiter Zugang S-Bahn-Gleis“***
    - ist die Forderung der Feuerwehr nach entsprechender Änderung *„Am nördlichen Ende des S-Bahnsteiges ist ein umzäunter, geschotterter Bereich auf Ebene des Schotterbettes geplant, der über eine Treppenanlage erreichbar sein soll, wenn z. B. im Brandfall der S-Bahnsteig verlassen werden muss. Diese vermeintliche Sicherheitseinrichtung wird durch die Stadtverwaltung Leverkusen, hier auch durch die Berufsfeuerwehr, sehr kritisch gesehen. Im „Normalfall“ eines Bundesligaspieltages muss durch aufwändige, personalintensive Maßnahmen sichergestellt werden, dass nicht irrtümlich Menschengruppen in den umzäunten Bereich gelangen und entweder durch Drängeleien im Zugangsbereich unkontrollierbare Situationen entstehen, oder Menschen durch Überklettern der Zaunanlage auf das Gleisbett geraten. Im Unglücksfall werden die Menschen in einen gefangenen Raum geleitet, es wird also ein Angstraum neu angelegt. Die oben benannten Problempunkte können durch einen zweiten Zugang zum S-Bahnsteig leicht vermieden werden“.*

für erforderlich bewertet worden.

Aufgrund der Änderung im 1. Deckblatt

- Seite 6 von Dokument **„000_Kurzbeschreibung_als_Info_Kein_Bestandteil_der_PF_Unterlagen.pdf (Kurzbeschreibung als Information zur Änderung des Planes nach Auslegung (Deckblatt)“**
  - **B 1.4 Bahnhof Leverkusen Mitte**
    - „Darüber hinaus wurde der Forderung nach einem zweiten Zugang am neuen S-Bahnsteig Richtung Forum Leverkusen Rechnung getragen (Bauwerksnummer 71)“.

,sowie

- Seite 2 von Dokument **„01_0b_Anlagenverzeichnis_PFA1_2_Blaudruck“**
  - **„7.1 Eisenbahnüberführungen**
    - EÜ (FU) 2. Zugang Leverkusen-Mitte, km 11,843 *Planzeichen* 4 12 IB EU 013 B, Blatt 13 Ordner 2“

,sowie

- Seite 63, 65 und 76 von Dokument **„02_0b_Erläuterungsbericht_PFA1_2_bdr_final inkl. Schall_2015-06-25.pdf“**
  - **„7.1.5 Bahnsteige**
    - An der Nordseite des neu herzustellenden Bahnsteigs wird eine zweite Personenunterführung mit Treppenzugang vorgesehen.
    - Bei weiteren Abstimmungen mit den Trägern öffentlicher Belange kam die Notwendigkeit eines 2. Zuganges für den S-Bahn Bahnsteig in Richtung des FORUMs der Kulturstadt Leverkusen auf. Aus diesem Grund wurde am nördlichen Ende des neu zu planenden S-Bahnsteigs ein 2. Treppenzugang mit einer Personenunterführung (PU), statt einer umzäunten Flache am Bahnsteigende, als flachgegründetes Rahmenbauwerk geplant. Der Ausgang aus der 2. PU wird Richtung Norden vorgesehen.“

  - „7.2.1.11 PU 2. Zugang Bf Leverkusen Mitte km 11,840
    - **Planung:**
      Am nördlichen Ende des neu zu planenden S-Bahnsteigs wird der 2. Treppenzugang als flachgegründetes Rahmenbauwerk geplant. Der Ausgang wird Richtung Norden vorgesehen.“

Damit ist die Forderung der Feuerwehr planerisch berücksichtigt.

In vorgenannter Stellungnahme der Verwaltung

- Seite 5 und 6 von Dokument
  „➔ Forum / KulturStadtLev und Leverkusener Parkhausgesellschaft mbH - Baustelleneinrichtung, Errichtung einer neuen Schallschutzwand:“ (4.Absatz)
  - ist die Forderung der Feuerwehr nach entsprechender Änderung *„Die Brandstraße wird durch die Schallschutzwand ggf. dauerhaft verengt bzw. während der Baumaßnahme beeinträchtigt. Die BMZ, die externe Löschwassereinspeisung, der Zugang zur Regelzentrale (u. a. auch eine unter-BMA) und Fluchtwege liegen in diesem Bereich. Die Feuerwehrumfahrt ist Bestandteil der Baugenehmigung. Die Feuerwehrumfahrten müssen nach Fertigstellung immer noch den bestehenden Baugenehmigungen entsprechen. Die Flächen sowie die Kurvenradien für die Fahrzeuge der Feuerwehr sind nach § 5 Bauordnung NRW (Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken) entsprechend einzuhalten. Auch während der Bauphase ist die Befahrbarkeit der Flächen für die Feuerwehr uneingeschränkt sicherzustellen“.*

für erforderlich bewertet worden.

Aufgrund der Änderung im 1. Deckblatt

- Seite 54, 55 und 84 von Dokument **„02_0b_Erläuterungsbericht_PFA1_2_bdr_final inkl. Schall_2015-06-25.pdf“**
  - **„6.4 Bestehende Anlagen**
    - Stützwand bahnlinks, km 11,976 bis km ca.12,092 (Grenze zwischen Forum Leverkusen und Bahngelände)
    - Begehbarer Leitungskanal (LW 1,2 m, LH 1,8 m) bahnlinks km ca.12,092 bis kmca.12,145 mit integrierter Stützwand (Grenze zwischen Forum Leverkusen und Bahngelände)“

Die beiden Bauwerksteile die die baulichen Maßnahmen am Forum begründen wurden unter *„6.4 Bestehende Bauteile“* ergänzend eingefügt.

- „7.2.4.2 Stützwand und Begehbarer Leitungskanal km ca.11,764 bis km ca.12,145“
  - **„Bestand:**
    Im Bereich des Gebäudes Forum Leverkusen befindet sich im Bestand eine flachgegründete, gleisparallele Stützwand von km 11,976 bis km ca.12,145 (Länge ca.169 m), erbaut im Jahre 1968. Diese dient der Abfangung des Geländesprungs zwischen Bahngelände und der Anliegerstraße. Von km 11,976 bis km ca. 12,092 (Länge ca.116 m) wurde diese als Stahlbetonwinkelstützwand mit dem Sporn auf der Anliegerseite ausgebildet. Von km ca.12,092 bis km ca.12,145 (Länge ca.53 m) ist die Bestandsstützwand aufgesetzt auf das flachgegründete Bauwerk eines Begehbaren Leitungskanals (LW = 1,2 m, LH = 1,8m). Der begehbare Leitungskanal befindet sich auf dem Gelände des Forums Leverkusen. In ihm werden Leitungen vom Gebäude Forum zum Gebäude eines Rückkühlbauwerkes geführt. Der Kanal beginnt ca. im km 12,092 am Gebäude des Forums, verläuft rechtwinklig auf die Bahngrenze zu, verläuft dann weiter ca. 53 m parallel zur Bahn und knickt dann westlich zum Rückkühlbauwerk ab.“

  - **„Planung:**
    Bedingt durch das neu geplante Gleis entspricht die Bestandsstützwand von km 11,976 bis ca. 12.092 (Lange 116 m) nicht mehr den konstruktiven und statischen Anforderungen und ist rückzubauen. Als Ersatz wird von km 11,976 bis km 12,092 (Länge 116 m) eine Stahlbetonwinkelstützwand mit dem Sporn bahnseitig errichtet.

    Ebenfalls bedingt durch das neu geplante Gleis entspricht von km 12,092 bis ca. 12,145 die auf das Bestandsbauwerk „Begehbarer Kabelkanal“ aufgesetzte Stützwand nicht mehr den statischen und konstruktiven Ansprüchen und ist rückzubauen. Der gleisparallele Abschnitt des Begehbaren Kabelkanals wurde, wenn er in seiner jetzigen Lage im Bestand verbleiben würde, infolge der neuen Planung nicht nur die Lasten aus dem Eisenbahnverkehr aufnehmen müssen, sondern teilweise auch über-

baut werden. Wegen den sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten wird der gleisparallele Abschnitt des Begehbaren Kanals rückgebaut. An seiner Stelle werden zwei getrennte, eigenständige, flach gegründete und sich gegenseitig nicht beeinflussende Bauwerke, (Stahlbetonwinkelstützwand mit bahnseitigen Sporn und Neubau Begehbarer Kanal) errichtet. Beide Bauwerke sind statisch so zu bemessen, dass auch im Falle eines in der Zukunft liegenden Bauzustandes Rückbau eines einzelnen Bauwerkes (Kanal oder Stützwand) die Standsicherheit ohne Einschränkung gewährleistet ist.
Der Abbruch der Bestandsbauwerke und der Neubau erfolgen im Schutze von Längsverbauten.“

‚sowie

- die Lagepläne von Dokument
  - **„04 Anlage 4 - Lagepläne“**
    - 04_0d_4_12VA_Lageplan_BD-004-gez (südl. Teil)
    - 04_0e_4_12VA_Lageplan_BD-005-gez (nördl. Teil)

Deckblattverfahren Plananpassungen blau eingetragen

Nach Rücksprache mit Herrn Wiatowski von der DB Netz AG ergibt sich Folgendes:
Die darüber hinaus besprochenen Anforderungen bezüglich der Bauzustände (Baufenster u.Ä.) sind in der Bauphasenplanung mit berücksichtigt. Eine detaillierte Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen erfolgt - auch aus Gründen der Übersichtlichkeit der Unterlagen - nicht.

Die aktuellen Bauphasenpläne (Forum) sind der Feuerwehr/Einsatzplanung zugekommen und geben die nachfolgenden Abstimmungen wieder.

Daraus ergeben sich im Wesentlichen vorgenannte Forderungen die bauzeitlich und im Endzustand zu gewährleisten sind.
Hierzu hat am 26.05.2015 einen Abstimmungstermin mit der DB Netze und Feuerwehr Leverkusen gegeben.

Aufgrund des Protokolls zum Abstimmungstermin am 26.05.2015

- Seite 1 - 3 Punkte 1, 4 und 5 von Dokument
  „2015-05-26_PE_Wia_Protokoll_Abstimmung_Feuerwehr_Stadt_Leverkusen.pdf
  - 1. Das Projekt Rhein-Ruhr-Express wird kurz vorgestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass sich resultierend aus der zwischenzeitlich weiter detaillierten Planung sowie aus den Abstimmungen mit den Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange einzelne Änderungen an der bereits im Jahr 2012 offen gelegten Planung ergeben haben. Die Änderungen sind in den vorgestellten Plänen in blau kenntlich gemacht. Sie werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2015 in das Verfahren eingebracht. Basierend auf den bereits im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen bis 2011 erfolgten Abstimmungen mit der Feuerwehr werden die aktuellen Planungen im Bereich Lever-

kusen besprochen. **Wegen der besonderen Relevanz für die Feuerwehr erfolgt eine detaillierte Vorstellung der Planungen im Bereich des Möbelhauses Smidt sowie im Bereich des Forums Leverkusen.**

- 4. Forum
  Im Bereich des Forums ist unter anderem im Zusammenhang mit der Realisierung der dort geplanten Lärmschutzwände der Neubau eines begehbaren Kanals des Forums erforderlich. Dieser befindet sich unter der sich zwischen dem Bahnkörper und dem Forum befindlichen Zufahrt. Die Zufahrt dient sowohl als Rettungsweg für die Feuerwehr als auch zur Andienung des Caterers sowie der Technik für Veranstaltungen im Forum.
  Der begehbare Kanal soll nach dem Rückbau des Bestandsbauwerks und der bauzeitlichen Verlegung der dortigen Leitungen neu errichtet werden.
  Im Bereich des Forums sind laut Baugenehmigung dauerhaft lichte 6m zwischen dem Gebäude und baulichen Anlagen der Bahn sicherzustellen. Der Bereich im Abstand zwischen 3 m und 6 m muss für die Feuerwehr befahrbar sein, damit das Anleitern an das Gebäude möglich ist.
  Um die Auswirkungen der aktuellen Planung auf die Rettungswege der Feuerwehr besser beurteilen zu können erfolgt die weitere Abstimmung vor Ort.
- 5. Forum bauzeitlich
  Für den Neubau des Kanals wird der teilweise Rückbau des Straßenbelags erforderlich. Dadurch, sowie durch den Bau der erforderlichen Stützwände erfolgt bauzeitlich eine Einschränkung der Zufahrt / der Umfahrung des Forums.
  Bauzeitlich kann die Rettungszuwegung flexibel gehandhabt werden. Das heißt, dass beispielsweise auch der als „Platz“ ausgebildete Bereich nördlich der Zufahrt für den Caterer als Rettungsfläche genutzt werden könnte. Auch der Gehweg entlang des Forums könnte genutzt werden. Eine Breite von mindestens 3 m ist dabei jederzeit sicherzustellen.
  Die Feuerwehr weist darauf hin, dass es aufgrund des Gewichtes der Rettungsfahrzeuge im Falle eines Einsatzes zu Beschädigungen an den Gehwegplatten kommen kann. Die DB ProjektBau informiert, dass in diesem Fall die Kosten für einen Austausch seitens des Projektes getragen würden.
  Es ist sicherzustellen, dass im Bereich der für die Feuerwehr freizuhaltenden Fläche bis zu einer Höhe von mindestens 3,50 m keine Einbauten hereinragen. Dies gilt beispielsweise auch für die sich im südlichen Bereich des Gebäudes befindliche Lüftungsanlage.
  Auch im Bereich des Forums ist eine Einschränkung für die Umfahrbarkeit des Gebäudes bei maximalem Baufenster in den einzelnen Bauphasen von 16 m akzeptabel. Auch außerhalb dieser 16m dürfen im Bereich des Rettungsweges keine Materialien gelagert oder Geräte abgestellt werden.

Damit ist die Forderung planerisch berücksichtigt.

In vorgenannter Stellungnahme der Verwaltung

- Seite 6
  - ***„➔ Hochregallager Möbelhaus Smidt (Carl-Duisberg-Str. 155***
    - ist die Forderung der Feuerwehr nach entsprechender Änderung *„Durch die Baumaßnahme wird der Gleiskörper im Bereich des Hochregallagers erweitert. Die Feuerwehrumfahrt ist Bestandteil der Baugenehmigung. Die Feuerwehrumfahrten müssen nach Fertigstellung immer noch den bestehenden Baugenehmigungen entsprechen. Die Flächen sowie die Kurvenradien für die Fahrzeuge der Feuerwehr sind nach § 5 Bauordnung NRW (Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken) entsprechend einzuhalten. Auch während der Bauphase ist die Befahrbarkeit der Flächen für die Feuerwehr uneingeschränkt sicherzustellen“.*

für erforderlich bewertet worden.

Aufgrund der Änderung im 1. Deckblatt

- Seite 84 von Dokument **„02_0b_Erläuterungsbericht_PFA1_2_bdr_final inkl. Schall_2015-06-25.pdf“**
  - „7.2.4.1 Stützwand km 10,742 bis km 10,875
    Es ist geplant zwischen dem Gebäude Möbelhaus Smidt und dem neu geplanten Gleis der Strecke 2670 eine Stützwand von km 10,742 bis km 10,875 zu errichten, um den Geländesprung abzufangen. Auf dieser Stützwand wird ein Zaun errichtet. Südlich schließt die Stützwand an die Flügelwand der Eisenbahnüberführung Willy-Brandt-Ring an. Nördlich schließt an die Stützwand ein Zaunneubau an. Sowohl in Bereich der Stützwand mit Zaun, als auch im Zaunbereich, werden die Fundamente der bahnlinken OL-Masten integriert. Infolge der erforderlichen Grundrissabmessungen dieser Oberleitungsmastfundamente und einer noch zusätzlich davor erforderlichen Anfahrschutzkonstruktion ist im Endzustand im Bereich der OL-Masten eine mögliche Durchfahrtsbreite für Fahrzeuge von maximal 3,5 m zum Gebäude hin realisierbar.“

,sowie

- der Lageplan von Dokument
  - ***„04 Anlage 4 - Lagepläne“***
    - 04_0b_4_12VA_Lageplan_BD-002-gez

Die darüber hinaus besprochenen Anforderungen bezüglich der Bauzustände (Baufenster u.Ä.) sind in der Bauphasenplanung mit berücksichtigt. Eine detaillierte Darstellung in den Planfeststellungsunterlagen erfolgt - auch aus Gründen der Übersichtlichkeit der Unterlagen – (auch hier) nicht.

Die aktuellen Bauphasenpläne (Smidt) sind der Feuerwehr/Einsatzplanung zugekommen und geben die nachfolgenden Abstimmungen wieder.

Daraus ergeben sich im Wesentlichen vorgenannte Forderungen die bauzeitlich und im Endzustand zu gewährleisten sind.
Hierzu hat am 26.05.2015 einen Abstimmungstermin mit der DB Netze und Feuerwehr Leverkusen gegeben. Das Besprechungsprotokoll liegt als Anlage bei.

Aufgrund des Protokolls zum Abstimmungstermin am 26.05.2015

- Seite 1 u. 2 Punkte 1, 2 und 3 von Dokument **„2015-05-26_PE_Wia_Protokoll_Abstimmung_Feuerwehr_Stadt_Leverkusen.pdf**
  - 1. Das Projekt Rhein-Ruhr-Express wird kurz vorgestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass sich resultierend aus der zwischenzeitlich weiter detaillierten Planung sowie aus den Abstimmungen mit den Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange einzelne Änderungen an der bereits im Jahr 2012 offen gelegten Planung ergeben haben. Die Änderungen sind in den vorgestellten Plänen in blau kenntlich gemacht. Sie werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2015 in das Verfahren eingebracht. Basierend auf den bereits im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen bis 2011 erfolgten Abstimmungen mit der Feuerwehr werden die aktuellen Planungen im Bereich Leverkusen besprochen. **Wegen der besonderen Relevanz für die Feuerwehr erfolgt eine detaillierte Vorstellung der Planungen im Bereich des Möbelhauses Smidt sowie im Bereich des Forums Leverkusen.**
  - 2. Möbelhaus Smidt – Endzustand
    Aufgrund der im Zusammenhang mit der Sicherstellung einer ausreichenden Rettungswegbreite erfolgten Umplanung im Vorfeld zur Planfeststellung im Jahr 2012 ist der Gleisabstand zwischen dem bereits existierenden Ortsbahngleis und dem neu hinzukommenden Gleis so gering, dass zwischen den Gleisen keine Fundamente für die Oberleitungsmasten mehr gesetzt werden können. Vielmehr wird der Bau von Masten entlang der westlichen Grundstücksgrenze erforderlich. Ferner wurde in dem Bereich die Planung der Stützwand optimiert. Die Anpassungen werden in den aktuellen Plänen der DB in blau kenntlich gemacht.
    Aus dieser Planung ergeben sich für die Rettungswege punktuell jeweils im Bereich der geplanten Masten. Die Breite zwischen den Masten und der Halle beträgt in jedem Fall mindestens 3,50 m. Aus Sicht der Feuerwehr steht entsprechenden Planungen nicht entgegen, solange eine Breite von mindestens 3,00 m eingehalten wird. Bei Unterschreitung der 3,00 m wäre die Einbindung der Baugenehmigungsbehörde erforderlich.
  - 3. Möbelhaus Smidt – bauzeitlich
    Die Vertreter der Feuerwehr weisen darauf hin, dass auch in der Bauzeit der Rettungsweg nicht zum Abstellen von Geräten und Lagern von Materialien zur Verfügung steht. Insbesondere die Fluchtwege müssen stets frei bleiben. Sofern die Mindestbreite zur Realisierung der Baumaßnahme (Bau Stützwand, Bordstein, OLA-Masten) zeitweise unterschritten wird, muss sichergestellt sein, dass diese Unterschreitung nur punktuell ist und die Zu-

gänglichkeit von der anderen Seite des Gebäudes in jedem Fall weiterhin gegeben ist. Daraus resultiert ein maximales Baufenster in den einzelnen Bauphasen von 16m (2 x 8m zum Anleitern).

Damit ist die Forderung planerisch berücksichtigt.

In vorgenannter Stellungnahme der Verwaltung

- *Seite 7*
  - ***„➔ Einsatzplanung (Feuerwehr)“***
    - ist die Forderung der Feuerwehr nach entsprechender Änderung
      „DB-Zuwege–Karte
      Mit Realisierung sind aktuelle Feuerwehrzuwegekarten gem. Vereinbarung zwischen den Innenministerien der Bundesländer und der Deutschen Bahn AG zu liefern bzw. der Bestand aktuell fortzuschreiben.

      Digitale bahntypische Objektdaten der DB AG
      Mit Realisierung sind aktuelle Datenträger mit den digitalen bahntypischen Objektdaten der DB AG für die Leitstelle Leverkusen zu liefern bzw. der Bestand aktuell fortzuschreiben.

      Der Feuerwehr Leverkusen (Sachgebiet Einsatzplanung) sind die erforderlichen Vierkantschlüssel für die Türen in den Schallschutzwänden in ausreichender Anzahl für die Bestückung der Einsatzfahrzeuge zur Verfügung zu stellen.“.

für erforderlich bewertet worden.

Mit Einführung beim EBA zum 07.12.2012 gilt die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“

Die Anwendung vorgenannter Richtlinie ergibt sich aus dem Punkt 1.2 Anwendungsbereich, insbesondere durch den Absatz „Wesentliche bauliche Änderungen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere: …

‚sowie weiter unter dem gleichen Punkt
Für Vorhaben, für die ein Verfahren gemäß § 18 AEG nach Einführung der Richtlinie beantragt wird, sind die Anforderungen dieser Richtlinie anzuwenden.

Neben den drei, in vorgenannter Stellungnahme der Verwaltung, *Seite 7, unter „➔ Einsatzplanung (Feuerwehr)“* gestellten Forderungen, deren Planungsstand aus dem Deckblattverfahren nicht ersichtlich geworden ist, ergeben sich aufgrund vorgenannter Richtlinie weitere Forderungen.

- An den bisher an der Strecken 2650 und 2670 errichteten baulichen Lärm-, Wind und Sichtschutzanlagen ist aus dem wesentlichen Element des vorzuhaltenden Notfallmanagementsystems - dem Planmaterial – keine der 13 im Bestand befindlichen Türen in den Schallschutzwänden ersichtlich. Diese sind

dort neben den neu zu errichtenden Türen in geplanten Schallschutzwänden einzuzeichnen.
- Vor Ort ist auf der jeweils gleiszugewandten Seite von beidseitigen Schallschutzwänden im Abstand von 50 m ein Richtungspfeil mit Entfernungsangabe bis zum nächsten Ausgang anzubringen.
- Die Aus- und Zugänge (Schutzwände mit Zugängen) sind im gesamten Streckenverlauf des PFA1.2 außen mit den jeweiligen Streckennummern und der jeweiligen Kilometrierung zu kennzeichnen.

Die letzte Forderung der Feuerwehr aus Seite 7 der Stellungnahme der Verwaltung, nach den erforderlichen Vierkantschlüsseln für die Türen in den Schallschutzwänden, ist darin begründet, dass es sich bei den zur Anwendung kommenden Vierkantschlüsseln (Kantenweite 8mm) nicht um feuerwehrtypische Sperrvorrichtungen gem. DIN 14090 Ziffer 4.2.6 handelt.

➔ Stellungnahme Fachbereich Stadtplanung

Auf Grund statischer Erfordernisse ist vorgesehen Schallschutzwände mittels „Vorgesetzter Bauwerke“ zu stabilisieren. Neben Torsionsbalken, sind 2D und 3D-Stahlfachwerke auf Stützen mit separater Tiefgründung vorgesehen. Durch die vorgesetzten Bauwerke wird die ohnehin schon massive Wirkung der Schallschutzwände unangemessen verstärkt. Dies gilt insbesondere für die 3D-Stahfachwerk-Konstruktionen. Aus Gründen der Stadtgestalt sind hier andere technische Lösungen zu entwickeln.

➔ Stellungnahme Untere Denkmalbehörde

Im Bereich des Baudenkmals Forum sind nach den jetzigen Detailzeichnungen undurchsichtige Schallschutzelemente geplant.
Beim „Forum Leverkusen“ handelt es sich um ein in die Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragenes Baudenkmal. Charakteristisch für diesen Bau der Sechziger Jahre und seiner Architektur ist unter anderem der Wechsel zwischen Innen und Außen, das heißt die Gebäudehülle ist teilweise großflächig transparent und teilweise stark geschlossen ausgebildet, um so vermittelnd oder abschirmend – je nach Nutzung der Räume im Inneren – wirken zu können. Gerade im Bereich des Terrassensaales ist die Sichtbeziehung nach außen, bis hin zur Kulisse des Stadtparks, durch die bodentiefen Fenster angestrebt worden. Ebenso ist allerdings auch die Sicht auf das Gebäude von der Bahnseite /Parkseite her so angelegt, daß der Betrachter die unterschiedlichen Nutzungen hinter der Fassade anhand der unterschiedlichen architektonischen Ausbildung erleben kann. All dies wäre bei einer Ausführung der Schallschutzwände als undurchsichtige Elemente nicht mehr nachvollziehbar.

Aus diesem Grund empfiehlt die Untere Denkmalbehörde im gesamten Bereich des Forums die neu zu errichtenden Schienenbegleitwände transparent auszuführen. Als Minimum wird seitens der Denkmalbehörde aber ein ca. 50 m breiter Streifen sowohl links als auch rechts der Schienen (Seite Forum und Seite Stadtpark) in transparenter Bauweise gefordert. Sowohl die Sicht aus dem Denkmal als auch die ungehinderte Sicht auf das Denkmal sind wichtig für dieses und stellen so nach § 9 (1) b und § 9 (2) a (Denkmalschutzgesetz) DSchG NW ein hohes öffentliches Interesse dar. Auf Grund der schon in der Erbauungszeit verwendeten Schallschutzver-

glasungen beim Forum ist eine Anpassung an heutige Normen aus Sicht der Denkmalbehörde nicht zwingend gegeben.
In § 21 DSchG NW ist die Zuständigkeit der Denkmalbehörden gesetzlich geregelt. Die oben beschriebene fachliche Einschätzung und daraus resultierende denkmalrechtliche Entscheidung ergeht nach § 21 (4) DSchG NW im Benehmen mit dem LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland.

➔ Stellungnahme Fachbereich Tiefbau

Zu Anlage 4, Lageplan, Blatt 2 von 9
Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen in der Form positioniert werden, dass der Kfz-Verkehr auf dem Willy-Brandt-Ring aufrechterhalten werden kann. Das Gleiche gilt für den parallel laufenden Geh- und Radweg.

Zu Anlage 4, Lageplan, Blatt 3 von 9
Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen in der Form positioniert werden, dass der Kfz-Verkehr auf der Manforter Straße, Lf 290, aufrechterhalten werden kann.

Zu Anlage 4, Lageplan, Blatt 4 von 9
Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen in der Form positioniert werden, dass der Kfz-Verkehr auf der Rathenaustraße aufrechterhalten werden kann. Das Gleiche gilt für die Fuß- und Radwegeunterführung nördlich der Rathenaustraße.

Zu Anlage 4, Lageplan, Blatt 5 von 9
Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen in der Form positioniert werden, dass der Fuß- und Radverkehr auf der Windhorststraße aufrechterhalten werden kann. Zudem müssen die vereinzelten Gebäude weiterhin mit dem Kfz erreichbar sein.

Mit freundlichen Grüßen

Richrath