

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen und Erwiderungen	
Nr.	Träger öffentlicher Belange
1	Amt 70 für Umweltschutz, Stadt Mülheim an der Ruhr
2	Amt 66 für Verkehrswesen und Tiefbau, Stadt Mülheim an der Ruhr
3	Amt 67 für Grünflächenmanagement und Friedhofswesen, Stadt Mülheim an der Ruhr
4	Amt 62 für Geodatenmanagement, Vermessung, Kataster und Wohnbauförderung, Stadt Mülheim an der Ruhr
5	Amt 37 für Brandschutz, Rettungsdienst und Zivil- und Katastrophenschutz [Berufsfeuerwehr]
6	Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung, Stadt Mülheim an der Ruhr
7	Ordnungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
8	Telekom Deutschland GmbH
9	Vodafone GmbH
10	Unitymedia NRW GmbH
11	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH
12	Evonik Technology & Infrastructure GmbH
13	PLEdoc GmbH (Open Grid)
14	Thyssengas GmbH
15	Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH
16	medl GmbH
17	Westnetz GmbH
18	Amprion GmbH
19	RAG Aktiengesellschaft

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1	Amt 70 für Umweltschutz, Stadt Mülheim an der Ruhr Stellungnahme vom 19.05.2025	
1.1	Untere Naturschutzbehörde Zum Vorhaben liegt der Erläuterungsbericht „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, Strecke 2184: km 0,220 - km 1,252, Strecke 2291: km 1136,389 - km 117,181, Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum" (Stand: 01.2019) der LINDSCHULTE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH (Erfurt) sowie der Landschaftspflegerische Begleitplan (Stand: 02.2025) der LINDSCHULTE INGENIEURGESELLSCHAFT MBH inklusive Plänen und Kartendarstellungen vor. Die Unterlagen entsprechen nicht dem notwendigen Umfang und enthalten inhaltliche Abweichungen sowie noch nicht bearbeitete Kapitel, welche zu korrigieren bzw. ergänzen sind. Der Erläuterungsbericht (Planungsstand 14.01.2019) ist in Bezug auf die Auswirkungen auf die Schutzgüter (Kapitel 9.2) noch nicht bearbeitet worden und ist zu ergänzen. Der eingereichte Landespflegerische Begleitplan (LBP) enthält kein Kapitel oder Hinweise zu den angewandten gesetzlichen Grundlagen (z.B. Bundesnaturschutzgesetz). Zudem ist die genutzte Methodik nicht ausreichend ausgeführt. Es fehlen Angaben dazu, welche Art von Verfahren für das Vorhaben gewählt wurde. In Kapitel 1.4 werden außerdem Bestandserhebungen und -bewertungen sowie Eingriffsermittlungen erwähnt, wobei die „Bestandsbeschreibung auf der Grundlage selbst erhobener Daten (Bestandserhebungen von Flora, Biotoptypen, Habitatstrukturen, faunistische Beibeobachtungen) sowie ausgewerteter nachrichtlicher Daten" basiert. Es fehlt die Angabe wie viele Begehungen stattfanden und wann diese Bestandserhebungen durchgeführt wurden.	Ein entsprechender Absatz zu den gesetzlichen Grundlagen wurde in Kapitel 9.2 ergänzt. Ein entsprechender Absatz zu den gesetzlichen Grundlagen wurde in Kapitel 1.1 ergänzt. Gleichzeitig wurde die Art des Verfahrens im Kapitel 1.1 ergänzt. In Kapitel 1.4 wurden die entsprechenden Angaben zu den Bestandserhebungen hinzugefügt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	Des Weiteren sind die Angaben zu den zu nutzenden Flächen widersprüchlich. Während in Kapitel 3.1.1 von einer bauzeitlichen Inanspruchnahme von 4.506 m², davon 2.639 m² Gehölze, ausgegangen wird, sind in Kapitel 3.3.1 4.517 m², davon 2.650 m² Gehölze, benannt. Die Angaben weichen nur geringfügig voneinander ab, sind im Gutachten aber dennoch einheitlich aufzuführen. Die Angaben weichen zudem von der Flächenanzahl in den Tabellen zum Eingriff während der Bauzeit in Kapitel 3.6 ab. Dort werden insgesamt 6.743 m² aufgeführt (LSW1: 2.421 m², LSW2: 4.322 m²). Eine Erläuterung, warum dies so ist, fehlt in den Unterlagen. Bezüglich der Kompensation wird darauf verwiesen, dass der Bedarf in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Mülheim ausgeglichen werden soll. Der Kompensationsbedarf durch die Nutzung von Ökokonten o.Ä. wäre geringer, wenn die lediglich bauzeitlich und nicht anlagenbedingt genutzten Flächen vor Ort wieder ausgeglichen werden würden. Die temporären Eingriffe (bauzeitliche Nutzung als BE-Fläche) außerhalb des genannten 6 m-Schutzstreifens wären in einer Ausgleichsbilanzierung unter Einbezug der Wiederherstellungsmöglichkeiten vor Ort darzustellen. Wenn die Rekultivierung temporär genutzter Flächen vor Ort nicht möglich ist, ist dies ebenfalls im LBP auszuführen. Die Nutzung der Ökokonten der Stadt Mülheim an der Ruhr wird der Deutschen Bahn AG angeboten. Art und Umfang sind jedoch vor Beginn der Baumaßnahme mit der Unteren Naturschutzbehörde vertraglich festzulegen. Ohne die vertragliche Auslösung der Ökopunkte ist ein Baubeginn nicht möglich. Zu weiteren Absprache wenden Sie sich zeitnah an Gerald Angstmann (gerald.angstmann@muelheim-ruhr.de, 0208 455 7096).	Die Angaben zu den Flächen wurden geprüft, korrigiert und aufgrund einer zusätzlichen BE-Fläche in Kombination mit einer Eingleisstelle ergänzt. Insgesamt werden vorhabenbedingt 7.125 m² beansprucht (4.899 m² bauzeitlich, 2.226 m² anlagenbedingt). Von den bauzeitlich beanspruchten 4.899 m² werden 2.650 m² Gehölzflächen beansprucht. In den Tabellen in Kapitel 3.6 werden die bauzeitlich und anlagenbedingt beanspruchten Flächen jeweils getrennt für LSW 1a (2.803 m²) und für LSW 1b (4.322 m²) dargestellt, was zusammen den 7.125 m² Gesamtfläche entspricht. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Eingriff wird in Kapitel 3.6 des LBP bilanziert. Der ermittelte Kompensationsbedarf soll insgesamt über die Ökokontomaßnahme ausgeglichen werden. Der AG befindet sich diesbezüglich in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr. Die Bedingung zum Baubeginn wird zur Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat eine städtische Baumschutzsatzung (Satzung zum Schutz des Baumbestandes der Stadt Mülheim an der Ruhr vom 4. November 1986, in der Fassung der Änderung vom 31. Oktober 2002). Vor Entfernung oder wesentlichen Veränderung von nach Baumschutzsatzung geschützten Bäumen ist ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von den Verboten der Baumschutzsatzung bei der Unteren Naturschutzbehörde zu stellen. In Kapitel 1.5.1 wird, der Standort mit „Mühlheim“ angegeben. Dies sollte zusammen mit den anderen genannten Punkten korrigiert werden. Die oben aufgeführten Änderungen und Ergänzungen sind für eine abschließende Stellungnahme nachzureichen.	Ein entsprechender Verweis auf die Beachtung der Baumschutzsatzung wurde im LBP ergänzt. Der Schreibfehler wurde korrigiert.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	<u>Artenschutzbelange</u> Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes plant die DB InfraGO AG entlang der Eisenbahnstrecken 2184 und 2291 den Bau von Lärmschutzwänden. Dazu ist auch eine artenschutzrechtliche Stellungnahme auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen abzugeben. <u>Prüfung der Unterlage LBP</u> Die rechtlichen Grundlagen sind anscheinend nicht bekannt. Die Artenschutzprüfungen werden von den zuständigen Behörden auf Grundlage von Fachgutachten (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag o.ä.) durchgeführt. Im Rahmen eines LBP werden allgemein geschützte Tierarten inklusive einer Teilgruppe der besonders geschützten Tierarten betrachtet und bewertet. Die übrigen nach § 44 (1) BNatSchG i.V.m. § 44 (5) BNatSchG geschützten Arten sind Gegenstand des Artenschutzrechtlichen Fachgutachtens. Im LBP ist der allgemeine Artenschutz in Ansätzen betrachtet worden, jedoch ist die fachliche Bewertung inkorrekt und muss überarbeitet werden. Aufgrund der Habitatausstattungen sind v.a. thermophile Insektenarten zu berücksichtigen und in den Fokus zu nehmen. Hinweise auf Insektenarten sind u.a. den nachgewiesenen Pflanzenarten zu entnehmen. Die Konfliktdarstellung im LBP ist unvollständig und im Detail inkorrekt, das ist zu überarbeiten. Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind aufgrund der pauschalisierten Bewertungen anzupassen und auf den hier vorliegenden Fall abzustimmen:	Der Artenschutzbeitrag wurde von „Naturschutzfachliche Angaben zur Artenschutzprüfung (ASP)“ in „Artenschutzrechtliches Fachgutachten (AFG)“ umbenannt. Im LBP werden sowohl die (potenziell) vorkommenden naturschutzfachlich relevanten Arten betrachtet als auch die Ergebnisse der Artenschutzprüfung bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten ergänzend dargestellt. Der LBP wurde im Hinblick auf den allgemeinen Artenschutz überarbeitet. Potenziell vorkommende Insektenarten, darunter thermophile Arten (u. a. Falter, Käfer, Bienen, Heuschrecken) wurden anhand der Habitatausstattung (vor allem anhand des gegebenen Pflanzenbestandes) ermittelt und im LBP ergänzt. Eine zusätzliche Schutzmaßnahme (aktuelle M9 – Insektenschutzmaßnahme) wurde formuliert. Die Konfliktdarstellung wurde überarbeitet und korrigiert. Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden überarbeitet und konkretisiert.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	<u>Bauzeitenbeschränkungen</u> (M1 [001_VA]): Die geplanten Gehölz-Rückschnittsmaßnahmen sind vom 15. September bis zum 15. Februar vorlaufend zur Baumaßnahme und damit außerhalb der Brut- und Nistzeiten vorkommender europäisch geschützter Vogelarten durchzuführen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass keine Nester und Gelege von Brutvögeln zerstört werden. Rodungsmaßnahmen sind in diesen Bereichen außerhalb der Winterruhezeiten von im Boden überwinternden Tierarten vorzunehmen, d.h. zwischen April bis Oktober. Die Maßnahme „Anlage von Kleintierdurchlässen (M4 [004_VA])“ ist in der beschriebenen Form stark fehleranfällig. Hier ist eine komplette Beschreibung mit dazugehöriger Abbildung zur Prüfung vorzulegen. Die Maßnahme „Vogelschutz an transparenten Wandbereichen (M7 [007_VA])“ ist in der Form unzureichend gefasst und fachgerecht zu ergänzen. Die Maßnahme „Umweltfachliche Baubegleitung {M8 [008_VA-V])“ ist in der Form nicht geeignet ein Auslösen von Verbotstatbeständen des BNatSchG zu verhindern und ist dementsprechend neuzufassen. <u>Prüfung der Unterlage AFG</u> Hier wird die Beschreibung von Wirkfaktoren mit Bewertungen und Maßnahmen vermischt. Es finden sich zahlreiche allgemeingültige und pauschale Aussagen. Es werden absolute Aussagen mit Bewertungscharakter getroffen, die fachlich weder untermauert noch zutreffend sind. Wirkfaktoren (Seite 8): „Vereinzelt können sich artenschutzrelevante Reptilienarten wie die Zauneidechse im bauzeitlich beanspruchten Bereich entlang der Bahnlinie aufhalten. Reptilien sind nur auf dem Durchzug zu erwarten. Fortpflanzungsstätten sind von der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung nicht betroffen.“	Die Maßnahme wurde angepasst, die vorgeschlagene Formulierung wurde übernommen. Eine detaillierte Beschreibung der Kleintierdurchlässe einschließlich einer entsprechenden Abbildung wurde als Unterlage 10.5 ergänzt. Die Maßnahme wurde um eine detaillierte Beschreibung des Vogelschutzdekors an transparenten Wandbereichen ergänzt. Die Maßnahme wurde entsprechend ergänzt und konkretisiert. Die Beschreibung der Wirkfaktoren wurde überarbeitet. Bewertungen und Maßnahmen wurden aus der Darstellung der relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens entfernt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Die Aussagen • „Folglich sind die Auswirkungen der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme auf Brutvögel zu untersuchen. Ansonsten sind baubedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen von gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten zu erwarten.“ • „Erhebliche Beeinträchtigungen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme sind ausgeschlossen.“ sind pauschalisiert, nicht belegt, unzutreffend und unter der Wirkfaktoren schlichtweg an der falschen Stelle. Seite 11: „Vögel und Fledermäuse können die Lärmschutzwände problemlos überfliegen.“ Pauschale Aussage. Wenn dem so wäre, könnten DB und Autobahn GmbH den Bau von Überflughilfen einstellen. Es wurden Daten aus 2017 betrachtet, damit ist die Datengrundlage veraltet. Das komplette Kapitel 3.3 Bestand und Betroffenheit von Arten muss von einer faunistisch ausgebildeten Person überarbeitet werden und die aktuell bekannten Artvorkommen sind einzuarbeiten (aktuelle Datenabfrage bei amtlichen und ehrenamtlichen Stellen). Beispielsweise liegen bei der UNB Nachweise von Fledermausarten und Q1 1artieren aus dem prüfrelevanten Umfeld vor. Es ist das prüfrelevante Umfeld zu berücksichtigen. Hier wurde anscheinend nur der Eingriffsbereich betrachtet, das entspricht nicht der fachlichen Praxis. Bewertungen, die auf Annahmen beruhen wie „Aufgrund des regelmäßigen Bahnverkehrs und der damit einhergehenden Scheuchwirkung, wird das Vorhabengebiet wohl nur selten von Fledermäusen als Jagdhabitat genutzt.“ Sind nicht fachgerecht und bilden keine verwendbare rechtliche Grundlage ab. Die Bewertungen in Bezug auf Fledermausarten sind teilweise fachlich inkorrekt und teilweise nicht begründet.	Die entsprechenden Formulierungen wurden entfernt. Die entsprechende Aussage wurde umformuliert zu: „Auch Vögel und Fledermäuse sind von der Barrierewirkung der Lärmschutzwände betroffen, können die Lärmschutzwände jedoch überfliegen.“ Aktuelle Daten von bekannten Artvorkommen im prüfrelevanten Umfeld wurden bei der UNB abgefragt und eingearbeitet. Die entsprechenden Passagen wurden geprüft und überarbeitet. Ebenso wurden die Bewertungen in Bezug auf Fledermausarten geprüft und ggf. überarbeitet.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Den Aussagen • „Demnach sind das Schädigungsverbot von Lebensstätten, das Störungsverbot und das Tötungs- und Verletzungsverbot für Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nicht erfüllt. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Säugetiere nicht erforderlich.“ • „Demnach sind das Schädigungsverbot von Lebensstätten, das Störungsverbot und das Tötungs- und Verletzungsverbot für Europäische Vogelarten nicht erfüllt. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Vögel nicht erforderlich.“ • „Das Schädigungsverbot von Lebensstätten, das Störungsverbot und das Tötungs- und Verletzungsverbot werden in Bezug auf artenschutzrelevante Reptilienarten nicht erfüllt. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Reptilienarten nicht erforderlich.“ • „Das Schädigungsverbot von Lebensstätten, das Störungsverbot und das Tötungs- und Verletzungsverbot werden in Bezug auf artenschutzrelevante Amphibien nicht erfüllt. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Amphibien nicht erforderlich.“ • „Das Schädigungsverbot von Lebensstätten, das Störungsverbot und das Tötungs- und Verletzungsverbot werden in Bezug auf artenschutzrelevante Insektenarten nicht erfüllt. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Insektenarten nicht erforderlich.“ kann nicht gefolgt werden. Diese entbehren jeder Grundlage, sind nicht begründet und folgen auf inkorrekten fachlichen Bewertungen.	Das entsprechende Kapitel zum Bestand und der Betroffenheit von Arten (Kapitel 3.3) wurde überarbeitet. Die Datengrundlage zum Bestand wurde aktualisiert und die Darstellung der jeweiligen Betroffenheiten wurden geprüft und ggf. präzisiert.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.1	Die Auflistung und Bewertung von vorkommenden Vogelarten, Tabelle 3-3, ist unvollständig und teilweise inkorrekt. So sind z. B. Waldohreulen im prüfrelevanten Umfeld nachgewiesen und durch die Baumaßnahmen und die Anlage der Lärmschutzwände betroffen. Der Begriff „nicht planungsrelevante Arten“ existiert nicht und ist dementsprechend durch einen korrekten Begriff zu ersetzen. Es fehlen Angaben/eine Tabelle wann die angeführten Erhebungen stattgefunden haben sowie unter welchen Bedingungen und durch wen. Mauereidechsen können nicht ausgeschlossen werden. Diese sind in Mülheim und entlang von Bahnstrecken nachgewiesen sowie in starker Ausbreitung'. Zauneidechsen sind entlang dieser Bahnstrecken nachgewiesen und können sich dementsprechend entlang der Gleise bewegen und ausbreiten. Jedwede Vergrämuungsmaßnahmen oder Umsiedlungen von Eidechsenarten sind vorab mit der UNB abzustimmen. Die Aussage • „Als Landlebensraum und Winterquartier für die Kreuzkröte ist der Vorhabenbereich nicht geeignet, denn diese Art benötigt Offenbodenstellen und leicht grabbare, sandige Substrate [U24].“ ist selektiv gewählt und in der Form schlichtweg falsch. Kreuzkröten sind an diesen Bahnstrecken nachgewiesen und können sich als hochmobile Art entlang der Gleise ausbreiten. Der Aussage • „Aufgrund der Auswertung der Datengrundlage im Hinblick auf die geschützten Arten sind keine Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität CEF-Maßnahmen (Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG) erforderlich.“	Das Kapitel zu artenschutzrelevanten Vögeln wurde aktualisiert und ergänzt. Der Begriff wurde durch „weitere Vogelarten“ ersetzt. Die entsprechenden Angaben zu den Erhebungen wurden ergänzt. Das mögliche Vorkommen von Mauer- und Zauneidechsen wurde in der Überarbeitung berücksichtigt. Diesbezüglich wurden die von der UNB übergebenen Daten für das prüf-relevante Umfeld beachtet. Eine entsprechende Anmerkung wurde in der Unterlage ergänzt. Ein mögliches Vorkommen der Kreuzkröte wurde in der Überarbeitung berücksichtigt. Diesbezüglich wurden die von der UNB übergebenen Daten für das prüf-relevante Umfeld beachtet. Anhand des aktualisierten Bestands und der überarbeiteten Darstellung der Betroffenheiten ergab sich unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen kein Erfordernis für die Konzeption von CEF-Maßnahmen.
------------	--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	kann nicht gefolgt werden. Die in Anspruch genommen Flächen sowie die angrenzenden beeinträchtigten Habitate (Verschattung, Scheueffekte) sind fachgerecht auszugleichen. Im Siedlungsraum sind selbst suboptimale Habitate selten und zum Schutz und Erhalt der vorkommenden Tierarten essenziell. Es bestehen im Siedlungsraum selten geeignete Ausweichhabitate, vorhandene Habitate sind der Regel bereits besetzt. Dementsprechend ist hier Ausgleich zu leisten, eine Ersatzgeldzahlung erscheint hier nicht sinnvoll. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für dieses Bauvorhaben nicht erforderlich, da ein Auslösen von Zugriffsverboten gern. § 44 (1) BNatSchG bei Umsetzung geeigneter Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vermieden wird. <u>Allgemein</u> Auch die Pläne und Maßnahmenblätter zum LBP und die Artenblätter für nach Anhang IV RL 92/43/EWG geschützte Tiere sind anzupassen. Aufgrund der in Anspruch genommenen und beeinträchtigten Habitate sind Baumfällungen abzusehen. Trotzdem finden sich in den Unterlagen keine Hinweise auf vorhandene Habitatbäume. Neben Höhlenbäumen sind hier auch Bäume mit Spaten bzw. Nischenstrukturen zu berücksichtigen. Eine Erfassung dieser Bäume ist in den Unterlagen nicht zu finden und dementsprechend nachzuarbeiten. Es findet sich weder im LBP noch AFG eine Betrachtung der in den Lageplänen der Unterlagen 3.4 und 3.5 dargestellten bestehenden straßenbegleitenden Wand an der Hauskampstraße. Da ein Rückbau dieser Wand zusätzliche Eingriffe bedeutet und ggf. geeignet ist Verbotstatbestände des BNatSchG auszulösen, ist dies nachzuarbeiten.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Die Pläne und Maßnahmenblätter des LBP sowie die Artenblätter des AFG wurden angepasst. Im Rahmen der vegetationskundlichen Erfassungen 2017 wurde der Vorhabensbereich auf Habitatbäume überprüft; damals wurden keine Habitatbäume festgestellt. Aufgrund der seitdem vergangenen Zeit wurde mit der frühzeitigen Begutachtung der Gehölze vor deren Fällung (aktuelle M10) eine zusätzlich Maßnahme zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen ergänzt, in deren Rahmen Gehölze vor ihrer Fällung auf Spaltenquartiere und Höhlen überprüft werden. So identifizierte Habitatbäume werden erhalten. Die Betrachtung des Wandrückbaus wurde in beiden Unterlagen ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Er widerungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	<u>Fazit:</u> Die Artenschutzrechtlichen Belange sind auf Grundlage der eingereichten Unterlagen „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ (LBP) und „Naturschutzfachliche Angaben zur Artenschutzprüfung (ASP)“ (Artenschutzrechtliches Fachgutachten = AFG) fachlich und formalrechtlich nicht fachgerecht abgearbeitet worden und nicht geeignet ein Auslösen von Zugriffsverboten gem. § 44 (1) BNatSchG zu verhindern. Sie sind zu überarbeiten und zur Prüfung erneut vorzulegen. <u>Vordringlich sind im AFG folgende Punkte anzupassen:</u> Bei der Beschreibung von Wirkfaktoren werden diese mit Bewertungen und Maßnahmen vermischt. Es finden sich zahlreiche allgemeingültige und pauschale Aussagen. Es werden absolute Aussagen mit Bewertungscharakter getroffen, die fachlich weder untermauert noch zutreffend sind. Das ist bitte zu überarbeiten. Die Bewertungen sind von faunistisch ausgebildetem Personal zu überarbeiten. In der aktuellen Fassung sind leider zahlreiche fachliche Defizite festzustellen. Zudem wurde eine obsole te Datenlage (von 2017) betrachtet. Hier ist ein Update mit aktuell bekannten Artvorkommen einzuarbeiten (aktuelle Datenabfrage bei amtlichen und ehrenamtlichen Stellen). Beispielsweise liegen bei der UNB Nachweise von Fledermausarten und Quartieren aus dem prüfrelevanten Umfeld vor. Grundsätzlich ist das prüfrelevante Umfeld zu berücksichtigen. Hier wurde anscheinend nur der Eingriffsbereich betrachtet, was nicht der fachlichen Praxis entspricht. Das ist nachvollziehbar anzugeben und ggf. anzupassen. Bewertungen, die auf Annahmen beruhen wie „Aufgrund des regelmäßigen Bahnverkehrs und der damit einhergehenden Scheuchwirkung, wird das Vorhabengebiet wohl nur selten von Fledermäusen als Jagdhabitat genutzt.“ sind nicht fachgerecht und bilden keine verwendbare Grundlage ab.	LBP und AFG wurden entsprechend überarbeitet. Bewertungen und Maßnahmen wurden aus der Darstellung der relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens entfernt. Die Bewertungen der Betroffenheiten der artenschutzrelevanten Arten wurden überarbeitet. Die Datengrundlage wurde mit aktuellen Daten der UNB aktualisiert. Das prüfrelevante Umfeld wurde in den Unterlagen betrachtet. Die entsprechenden Passagen wurden geprüft und überarbeitet.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.1	U. a. ist die Auflistung und Bewertung von vorkommenden Vogelarten, Tabelle 3-3, unvollständig und teilweise inkorrekt. So sind z. B. Waldohreulen im prüfrelevanten Umfeld nachgewiesen und durch die Baumaßnahmen und die Anlage der Lärmschutzwände betroffen. Es fehlen Angaben/eine Tabelle dazu, wann die angeführten Erhebungen stattgefunden haben sowie unter welchen Bedingungen und durch wen. Das ist nachzuarbeiten. Zu beachten ist, dass Mauereidechsen nicht prinzipiell ausgeschlossen werden können. Diese sind in Mülheim und entlang von Bahnstrecken nachgewiesen sowie in starker Ausbreitung. Zauneidechsen sind entlang der betroffenen Bahnstrecken nachgewiesen (Ruhrbogen) und können sich dementsprechend entlang der Gleise bewegen und ausbreiten. Mit einer reinen Zeitpunkt Betrachtung liegt kein absolutes Ausschlusskriterium vor. Jedwede Vergrämuungsmaßnahmen oder Umsiedlungen von Eidechsenarten sind vorab mit der UNB abzustimmen, um Baustellenstilllegungen zu vermeiden. Zudem ist zu beachten, dass Kreuzkröten an diesen Bahnstrecken nachgewiesen sind und sich als hochmobile Art entlang der Gleise ausbreiten können. Eine Schutzmaßnahme für Fledermaus- und Insektenarten vor einer Beleuchtung der Baustelle während der Dämmerung/nachts fehlt bislang und ist nachzuarbeiten. Ausgleichsmaßnahmen sind hier durchaus erforderlich. Die in Anspruch genommen Flächen sowie die angrenzenden beeinträchtigten Habitate (Verschattung, Scheueffekte) sind fachgerecht auszugleichen. Im Siedlungsraum sind selbst suboptimale Habitate selten und zum Schutz und Erhalt der vorkommenden Tierarten essentiell. Es bestehen im Siedlungsraum selten geeignete Ausweichhabitate. Vorhandene Habitate sind in der Regel bereits besetzt. Dementsprechend ist hier eine Überarbeitung erforderlich und Ausgleich zu leisten, eine Ersatzgeldzahlung ist hier nicht sinnvoll.	Das Kapitel zu den Vogelarten wurde aktualisiert und ergänzt. Die entsprechenden Angaben zu den Erhebungen wurden ergänzt. Das mögliche Vorkommen von Mauer- und Zauneidechsen wurde in der Überarbeitung berücksichtigt. Diesbezüglich wurden die von der UNB übergebenen Daten für das prüf-relevante Umfeld beachtet. Eine entsprechende Anmerkung wurde in der Unterlage ergänzt. Ein mögliches Vorkommen der Kreuzkröte wurde in der Überarbeitung berücksichtigt. Diesbezüglich wurden die von der UNB übergebenen Daten für das prüf-relevante Umfeld beachtet. Eine entsprechende Maßnahme wurde ergänzt (aktuelle Maßnahme M8: Angepasste Baustellenbeleuchtung zur Minimierung der Störung von Fledermäusen und Insekten). Anhand des aktualisierten Bestands und der überarbeiteten Darstellung der Betroffenheiten ergab sich unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen kein Erfordernis für die Konzeption von CEF-Maßnahmen.
-----	---	--

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	In dem Zusammenhang ist aufzuklären inwiefern Habitatbäume (u.a. Höhlenbäume) betroffen sind. Aufgrund der in Anspruch genommenen und beeinträchtigten Habitate sind Baumfällungen abzusehen. Trotzdem finden sich in den Unterlagen keine Hinweise auf vorhandene Habitatbäume. Neben Höhlenbäumen sind hier auch Bäume mit Spalten/Nischenstrukturen zu berücksichtigen. Eine Erfassung dieser Bäume ist in den Unterlagen nicht zu finden und dementsprechend nachzuarbeiten. Zu ergänzen ist auch die in den Lageplänen der Unterlagen 3.4 und 3.5 dargestellten bestehenden straßenbegleitenden Wand an der Hauskampstraße. Da ein Rückbau dieser Wand zusätzliche Eingriffe bedeutet und ggf. geeignet ist Verbotstatbestände des BNatSchG auszulösen, ist dies nachzuarbeiten. In der Summe ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für dieses Bauvorhaben nicht erforderlich, da ein Auslösen von Zugriffsverboten gem. § 44 (1) BNatSchG bei Umsetzung geeigneter Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vermieden wird. Dafür sind allerdings geeignete Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Der Begriff „nicht planungsrelevante Arten“ existiert nicht und ist dementsprechend bitte durch einen korrekten Begriff, z. B. weitere besonders geschützte Arten, zu ersetzen. Die fachlichen Defizite aus dem AFG bezüglich der Bewertung von Arten führen zu nicht ausreichend geeigneten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die in der Folge in den LBP übernommen worden sind.	Im Rahmen der vegetationskundlichen Erfassungen 2017 wurde der Vorhabensbereich auf Habitatbäume überprüft; damals wurden keine Habitatbäume festgestellt. Aufgrund der seitdem vergangenen Zeit wurde mit der frühzeitigen Begutachtung der Gehölze vor deren Fällung (aktuelle M10) eine zusätzliche Maßnahme zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen ergänzt, in deren Rahmen Gehölze vor ihrer Fällung auf Spaltenquartiere und Höhlen überprüft werden. So identifizierte Habitatbäume werden erhalten. Die Betrachtung des Wandrückbaus wurde in beiden Unterlagen ergänzt. Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Der Begriff wurde durch „weitere Vogelarten“ ersetzt. Beide Unterlagen wurden überarbeitet und die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen überarbeitet und ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Im LBP sind folgende Punkte vordringlich anzupassen: Die rechtlichen Grundlagen sind anscheinend nicht bekannt. Die Artenschutzprüfungen werden von den zuständigen Behörden auf Grundlage von Fachgutachten (Artenschutzrechtliches Fachgutachten o.ä.) durchgeführt. Im Rahmen eines LBP werden allgemein geschützte Tierarten inklusive einer Teilgruppe der besonders geschützten Tierarten betrachtet und bewertet. Die übrigen nach § 44 (1) BNatSchG i.V.m. § 44 (5) BNatSchG geschützten Arten sind Gegenstand des Artenschutzrechtlichen Fachgutachtens. Im LBP ist der allgemeine Artenschutz in Ansätzen betrachtet worden, jedoch ist die fachliche Bewertung inkorrekt und muss überarbeitet werden. Aufgrund der Habitatausstattungen sind v.a. thermophile Insektenarten zu berücksichtigen und in den Fokus zu nehmen. Hinweise auf Insektenarten sind u.a. den nachgewiesenen Pflanzenarten zu entnehmen. Die Konfliktdarstellung im LBP ist unvollständig und im Detail inkorrekt, das ist zu überarbeiten. Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind aufgrund der pauschalisierten Bewertungen anzupassen und auf den hier vorliegenden Fall abzustimmen: <u>Bauzeitenbeschränkungen</u> (MI [00I_VA]): Die geplanten Gehölz Rückschnittsmaßnahmen sind vom 15. September bis zum 15. Februar vorlaufend zur Baumaßnahme und damit außerhalb der Brut- und Nistzeiten vorkommender europäisch geschützter Vogelarten durchzuführen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass keine Nester und Gelege von Brutvögeln zerstört werden. Rodungsmaßnahmen sind in diesen Bereichen außerhalb der Winterruhezeiten von im Boden überwinterten Tierarten vorzunehmen. D.h. zwischen April bis Oktober.	Der Artenschutzbeitrag wurde von „Naturschutzfachliche Angaben zur Artenschutzprüfung (ASP)“ in „Artenschutzrechtliches Fachgutachten (AFG)“ umbenannt. Im LBP werden sowohl die (potenziell) vorkommenden naturschutzfachlich relevanten Arten betrachtet als auch die Ergebnisse der Artenschutzprüfung bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten ergänzend dargestellt. Der LBP wurde im Hinblick auf den allgemeinen Artenschutz überarbeitet. Potenziell vorkommende Insektenarten, darunter thermophile Arten (u. a. Falter, Käfer, Bienen, Heuschrecken) wurden anhand der Habitatausstattung (vor allem anhand des gegebenen Pflanzenbestandes) ermittelt und im LBP ergänzt. Eine zusätzliche Schutzmaßnahme (aktuelle M9 – Insektenschutzmaßnahme) wurde formuliert. Die Konfliktdarstellung wurde überarbeitet und korrigiert. Die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden überarbeitet und konkretisiert. Die Maßnahme wurde angepasst, die vorgeschlagene Formulierung wurde übernommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Die Maßnahme „<u>Anlage von Kleintierdurchlässen</u> (M4 [004_VA])“ ist in der beschriebenen Form stark fehleranfällig. Hier ist eine komplette Beschreibung mit dazugehöriger Abbildung zur Prüfung vorzulegen. Die Maßnahme „<u>Vogelschutz an transparenten Wandbereichen</u> (M7 [007_VA])“ ist in der Form unzureichend gefasst und fachgerecht zu ergänzen. Die Maßnahme „<u>Umweltfachliche Baubegleitung</u> (M8 [008_VA-V])“ ist in der Form nicht geeignet ein Auslösen von Verbotstatbeständen des BNatSchG zu verhindern und ist dementsprechend neuzufassen. Auch die Pläne und Maßnahmenblätter zum LBP und die Artenblätter für nach Anhang IV RL 92/43/EWG geschützte Tiere sind anzupassen. Da hier aufgrund des Gesamtumfanges keine detaillierten Angaben gemacht werden können, steht die UNB für Rückfragen und Hilfestellungen zur Stellungnahme gerne zu Verfügung.	Eine detaillierte Beschreibung der Kleintierdurchlässe einschließlich einer entsprechenden Abbildung wurde als Unterlage 10.5 ergänzt. Die Maßnahme wurde um eine detaillierte Beschreibung des Vogelschutzdekors an transparenten Wandbereichen ergänzt. Die Maßnahme wurde entsprechend ergänzt und konkretisiert. Die Pläne und Maßnahmenblätter des LBP sowie die Artenblätter des AFG wurden angepasst. Dieses Angebot wurde gern angenommen, Rücksprachen mit der UNB sind erfolgt.
1.2	<u>Stadtklima und Lufthygiene</u> Bewertung der stadtklimatischen Belange Stadtklimatische Belange sind nicht betroffen. Bewertung der lufthygienischen Belange Lufthygienische Belange sind nicht betroffen.	Zu Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.3	<u>Lärmschutz</u> Die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) trägt als Planungsstand den 14.01.2019, d.h. der Erläuterungsbericht ist nicht anhand zwischenzeitlicher Planungsänderungen angepasst worden. Vorhabenträger ist nicht wie im Bericht genannt die DB Netz AG, da diese bereits im Dezember 2023 in DB InfraGO AG umbenannt und mit der DB Station&Service AG verschmolzen wurde.	Der Erläuterungsbericht wurde angepasst.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.3	Der Erläuterungsbericht weist in Tabelle 1 als Planung die LSW 1a „Hohe Straße“ (797 m) und die LSW 1b „Hauskampstraße“ (792 m) aus. Das Schalltechnische Gutachten separiert die Schallschutzwand 1a in zwei Teilstücke: • Schallschutzwand 1a Teil 1 Bahn-km 0,220 bis 0,386 (1 = 166 m) • Schallschutzwand 1a, Teil 2 Bahn-km 0,621 bis 1,252 (1 = 631 m) • Schallschutzwand 1b Bahn-km 116,389 bis 117,181 (1 = 792 m) Da die aufgeführten Längen der einzelnen Lärmschutzwände aber in beiden Planunterlagen identisch sind, wird davon ausgegangen, dass der Planungsstand im Jahre 2019 im Hinblick auf die Lage und Positionierung der Wände zu den jetzt eingereichten Unterlagen ebenfalls identisch war. Die jetzt eingereichten Unterlagen weichen von denen der Projektvorstellung in Öffentlichkeit und politischen Gremien im Jahr 2018 ab. In der Projektvorstellung 2018 war die SSW 1a im Bereich der A40 bereits als unterbrochen dargestellt, es wird aber in der Antragstellung in keiner Weise dargelegt aus, welchem Grunde die weiteren Einkürzungen östlich der A40 und in Richtung des Bahnhofgebäudes erfolgen müssen. Auch bleibt offen, warum von Seiten der DB im Rahmen der Erneuerung des südlichen Überbaus der Brücke über die A40 kein aktiver Lärmschutz zum Lückenschluss eingeplant wurde. Zudem sollen die Arbeiten zur Erneuerung nach Angaben der DB InfraGO AG in den beabsichtigten Sperrpausen parallel zu den Arbeiten zur Lärmsanierung erfolgen.	Die Unterlagen sind identisch, im Schallgutachten wurde die LSW 1a in zwei Teilen Schalltechnisch bewertet. Ursprünglich war im Zuge der Lärmsanierung die Errichtung eines Sonderbauwerks vorgesehen. Diese Lösung konnte aufgrund der damit verbundenen Kosten nicht in die Förderung aufgenommen werden. Für die Errichtung von Schallschutzwänden sind gemäß den Vorgaben des Lärmsanierungsprogramms ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit zu erbringen. Konkret muss das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das mit einer in der Förderrichtlinie vorgegeben Formel berechnet wird, größer 1 sein. Deshalb wurde das Sonderbauwerk bereits in einer frühen Planungsphase aus dem Vorhaben herausgenommen. Bei der Eisenbahnüberführung (EÜ) und der Fußgängerbrücke handelt es sich um zwei getrennte bauliche Konstruktionen. Für beide Bauwerke ist der Rückbau und anschließende Ersatzneubau im Jahr 2027 vorgesehen. Die neue Brücke über der A40 wurde als Stahlfachwerkkonstruktion geplant. Diese Wahl ermöglicht sowohl für die Autobahn als auch für die Bahnstrecke eine deutlich kürzere
-----	--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

		Sperrzeit, um die Einschränkungen im Verkehrsablauf zu minimieren. Die Montage der Schallschutzwand auf der neuen EÜ hätte einen seitlichen Verschiebung der Fußgängerbrücke erforderlich gemacht. Dies wäre jedoch nicht mit den übergeordneten Projektvorgaben seitens der Stadt sowie der Autobahn GmbH vereinbar gewesen, da ein 1:1-Ersatz der bestehenden Brücke ohne Verschiebung der vorhandenen Wege gefordert ist. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung einer Schallschutzwand auf der Fußgängerbrücke aus rechtlichen und organisatorischen Gründen als problematisch einzustufen ist, da sich dieses Bauwerk im Eigentum der Autobahn GmbH befindet.
--	--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	Unter 6.2.1 Untersuchungsbereich links der Strecke 2300/2184, Km 0,139 - 0,630 heißt es zur SSW 1a Teil 1 zur Begründung lediglich: <i>Aufgrund örtlicher Gegebenheiten ergeben sich die Anfangs-/ Endkilometerwerte nicht aus Überstandslängen, sondern aus den örtlichen Gegebenheiten. Die SSW kann nicht über das geplante Ende, als auch vor dem Anfangskilometer errichtet werden.</i>	Die Lärmschutzwand kann wegen technischen Zwangspunkten nach Osten nicht über den Radweg hinaus errichtet werden.

Vorhaben:
Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes
Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252
Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181
Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.3	Dies ist lärmschutzfachlich nicht nachvollziehbar, da zum Schutz der Gebäude Hohe Straße, 8, 9, 10 und Mittelstraße 22 sowie für das Gebäude Hohe Straße 3 ingenieurtechnisch eine konstruktive Lösung vergleichbar zur Vonderbergstraße in Bottrop grundsätzlich möglich ist, auch wenn hierzu baulich in den städtischen Straßenraum eingegriffen werden müsste. Ortssituation Hohe Straße Mülheim  Quelle: Cyclomedia Street Smart Ortssituation Vonderbergstraße Bottrop  Quelle: Google Street View	Die geplanten Schallschutzwände sind im Planungsprozess Änderungen unterworfen. In diesem Verfahren geht es um die Zustimmung zum dargelegten Entwurf und nicht um eine Projekthistorie. Alle möglichen Lösungen für diesen Wandabschnitt wurden im Planungsverlauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde entschieden, dass hier keine Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung umgesetzt werden kann.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.3	Für die SSW 1a Teil 2 ist zum Schutz des Gebäudes Hofstraße 92 nach Osten hin ein lückenloser Anschluss an das o. g. in der Plangenehmigung befindliche EÜ BAB A40 Mülheim a.d.R., Bauwerk 5 zu fordern. Auf Seite 4 des Erläuterungsberichtes heißt es: „Die Konzeption der Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt nach Kriterien „der Richtlinie für die Förderung der Lärmsanierungsmaßnahmen Schiene“, vom 01.07.2014 bekannt gegeben mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Mai 2014, Gz. LA 1.8.51.85.7/ 1.0. <i>Hiernach können Lärmsanierungsmaßnahmen in Bereichen durchgeführt werden, deren Wohngebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Datum rechtskräftig wurde. Der Stichtag 01.04.1974 richtet sich nach dem Inkrafttreten des Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (BimSchG). Außerdem müssen die in der Förderrichtlinie genannten Lärmsanierungsgrenzwerte für den Tag- bzw. den Nachtzeitraum überschritten sein.“</i> Demgegenüber verweist die schalltechnische Untersuchung unter Punkt 2 zu den Grundlagen der Untersuchung auf Seite 5 richtigerweise auf die derzeit geltende „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen Stand 2022“ hin. Neben weiteren Unterschieden in den Förderdetails sind nach der aktuellen Förderrichtlinie Gebäude förderfähig, die vor dem 01.01.2015 errichtet worden sind bzw. in einem B-Plan-Gebiet mit Gültigkeit vor dem 01.01.2015 errichtet wurden. Der Erläuterungsbericht ist entsprechend anzupassen.	Erläuterungsbericht wurde angepasst. Die maßgebliche Förderrichtlinie wurde in Abstimmung mit dem EBA im Projektverlauf auf die Version 2022 angepasst.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.3	Unter Punkt 3 VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH auf Seite 5 des Erläuterungsberichtes heißt es: „<i>Nach dem Schallgutachten sind niedrige Lärmschutzwände und Schienenstegabsorber, auch in Kombination wegen ihrer deutlich geringeren Wirksamkeit nicht wirtschaftlich</i>“. Niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegabsorber oder andere innovative Lärmschutzmaßnahmen werden in der schalltechnischen Untersuchung von April 2025 aber nicht erwähnt oder betrachtet! Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nur Wände bis zu einer Höhe von 3 m. Das EBA ist gemäß Nr. 7.1 (1) der Förderrichtlinie zuständige Behörde für den Vollzug der Förderrichtlinie. In den „Ausführungsbestimmungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ formuliert das EBA unter B. Hinweise zur Antrags- und Verwendungsprüfung unter Punkt 8. Aktive Maßnahmen: „<i>Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2,50 m bzw. 3,00 m üb. SO können mit Bundesmitteln finanziert werden, wenn sich aus vergleichenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen für Lärmschutzwände von 2,00 m / 2,50 m und 3,00 m üb. SO der höhere Nutzen-Kosten-Quotient für die höhere Wand ergibt. Das heißt, in einer Höhe bis 3,00 m üb. SO wird die Lärmschutzwand finanziert, die den höchsten Nutzen-Kosten-Quotient hat. Dabei wird unterstellt, dass die Mehrkosten der Wand pro 50 cm 10 % der Baukosten der 2,00 m üb. SO hohen Wand verursachen. Sollten Wände über 3,00 m üb. SO realisiert werden, sind die Kosten einer Kostenberechnung im Rahmen der Entwurfsplanung zugrunde zu legen. Bei abweichenden Ausschreibungsergebnissen muss vor Vergabe das Nutzen-Kosten-Verhältnis überprüft werden. Einen allgemein verbindlichen Kostenhöchstsatz von Wänden gibt es nicht</i>“.	Das Thema alternative Lärmschutzmaßnahmen wurde im Rahmen unserer Stellungnahme vom 30.11.2023 im Zusammenhang mit der SPD Anfrage A_23_0819-01 bereits erläutert. Da die Bundesmittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes begrenzt sind, ist eine Begrenzung der Wandhöhe und somit der Kosten einer Einzelmaßnahme wirtschaftlich sinnvoll. Dadurch können in möglichst vielen Ortschaften Lärmschutzmaßnahmen im gleichen Zeitraum umgesetzt werden. Aber auch bei dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bedeuten höhere Wände im Umkehrschluss nicht gleichzeitig einen höheren NKV-Wert, zumal höhere Wände immer teurer als niedrigere Wände sind, da diese beispielsweise strengere statische Anforderungen erfüllen müssen. Da die Faktoren nicht immer linear im gleichen Maße steigen, kann die Berechnung des NKVs dazu führen, dass niedrigere Wandhöhen einen besseren NKV aufweisen können als höhere. D.h. grundsätzlich kann nicht davon ausgegangen werden, dass höhere Schallschutzwände auch einen höheren NKV bedingen. Der in der Lärmsanierung festgeschriebene NKV ermittelt insoweit das Optimum zwischen akustischem Nutzen und den Kosten der Maßnahme. Da die Pegelreduzierung nicht linear verläuft, gibt es schon bei der aktuellen Begrenzung auf 3 m Höhe etliche Maßnahmen, bei denen
-----	---	--

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

		der NKV bei einer Höhe von 2 m oder 2,5 m am höchsten ist. Grundsätzlich ist die Minderungswirkung einer Schallschutzwand immer abhängig von der tatsächlich vorhandenen Örtlichkeit. Hierbei spielen im Wesentlichen die Höhenverhältnisse zwischen Schallquelle und Empfänger eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund wird die reine Pegelminderung in einer schalltechnischen Untersuchung mittels eines 3D-Berechnungsmodells unter Zugrundelegung der Berechnungsvorschrift „Schall03“ (Ausgabe 2015) berechnet und ermittelt. Entsprechend den geometrischen Randbedingungen und den Vorgaben der Berechnungsvorschrift ist es dabei möglich, dass eine Erhöhung der Schallschutzwand nur eine geringe höhere Pegelminderung aufweist als eine niedrigere Wand. Die Pegelminderung kann dabei in eine sogenannte Sättigung laufen. Bei den Kosten ist zu beachten, dass wegen der höheren Lasten bei höheren Wänden die Gründungskörper tiefer und die Pfostenprofile massiver verbaut werden müssen. Auch das Bauverfahren wird aufwendiger, sodass die Kosten bei noch höheren Wänden nicht linear verlaufen. Ergänzend ist anzumerken, dass bei der Dimensionierung von Schallschutzwände in Ortslagen auch andere Belange nicht zu vernachlässigen sind, die der Realisierung einer aktiven Schallschutzmaßnahmen entgegenstehen können. Hierzu gehören auch öffentliche Belange wie z. B. des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege sowie private Belange von betroffenen Dritten, wie z. B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung und dadurch eintretender Verschattung. Mit der Begrenzung
--	--	--

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
		der Schallschutzwandhöhe auf 3,0 m über Schienenoberkante im Rahmen der Lärmsanierung wird den vorgenannten Punkten insoweit Rechnung getragen. Hinzukommend ist die Akzeptanz der Bevölkerung von höheren Wänden im Rahmen der Lärmsanierung oft nicht gegeben.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.3	Folglich ist es der DB InfraGO AG grundsätzlich auch möglich eine Förderung von Lärmschutzwände > 3 m zu beantragen und zu errichten, soweit sich hierfür ein höherer NKV-Wert ergibt. Warum sich die schalltechnische Untersuchung daher nicht auch mit der Frage höherer Wände, z.B. 3,5 m oder 4 m, auseinandersetzt ist unklar. Aus akustischer Sicht sind daher entsprechende Betrachtungen <u>nachzufordern</u>, auch wenn aus rein städtebaulicher Perspektive höhere Wände an innerorts Stracken mithin nicht unbedingt immer wünschenswert sind. Nach der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - überarbeitete Fassung 2022 - zählen unter Punkt 2.4 neben den Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz auch andere bahntechnische und schalltechnische Innovationen nach Anerkennung gemäß § 5 der 16. BImSchV zu den förderfähigen Maßnahmen. Für niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegabsorber oder andere innovative Lärmschutzmaßnahmen liegt eine Anerkennung gemäß § 5 der 16. BImSchV vor. Gerade in Dammlagen oder bei unzureichendem Platzangebot sind diese Maßnahmen eine probate Alternative zu klassischen Lärmschutzwänden. Entsprechend ist für die Bereiche, in denen der eingereichte Antrag im Bereich der Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum auf eine klassische Lärmschutzwand verzichtet, die akustische Prüfung dieser innovativen Maßnahmen <u>nachzufordern</u>. Seitens des Lärmschutzes wird darauf aufmerksam gemacht, dass an keiner Stelle des Erläuterungsberichtes Angaben zu dem in den Lageplänen der Unterlagen 3.4 und 3.5 dargestellten Rückbau/Abbruch der bestehenden Wand an der Hauskampstraße gemacht werden. Unter Punkt 5.9 Rückbau wird nur auf den „Gleisschotter“ und unter 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial nur auf „Böden“ Bezug genommen. Auch in anderen Unterlagen (Landschaftspflegerischer Begleitplan/Artenschutzprüfung findet der Abbruch keine Erwähnung.	Nach Rücksprache mit der für die Finanzierung zuständigen Abteilung der DB InfraGO, ist der Rückbau der Bestandswand gemäß der Förderrichtlinie nicht zuwendungsfähig, da der Rückbau der Bestandswand für die Errichtung der Lärmschutzwand nicht notwendig ist.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.4	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)</u> Gemäß §14a Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) ist für die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 2 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Zur Bewertung dieses Belanges wurde das Formblatt 3 des Eisenbahn-Bundesamtes mit Angaben der Vorhabenträgerin zur Feststellung der UVP-Pflicht nachträglich am 23.04.2025 eingereicht. Zusammenfassend wird in den Unterlagen festgestellt, dass durch die Anlage der Lärmschutzwände bauzeitlich bedingte Lärmemissionen entstehen, die unter Umständen die Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten können. Die Auswirkungen werden jedoch als zeitlich und räumlich sehr begrenzt eingeschätzt, sodass bleibende Schäden ausgeschlossen werden. Eine Akkumulation der Auswirkungen durch weitere Vorhaben ist nicht zu erwarten. Das Vorhaben dient dem dauerhaften Schutz vor Lärm durch den Zugbetrieb entlang der Strecke. Aufgrund der geringen Schwere und zeitlichen Begrenzung der Auswirkungen und des positiven Effektes des Bauvorhabens auf den Lärmschutz, werden die Auswirkungen des Bauvorhabens als akzeptabel angegeben. Die Auswirkungen auf weitere Schutzgüter sind nur in geringem Umfang und zeitlich begrenzt gegeben oder können rechtlich gesichert ausgeglichen werden. Die Auswirkungen sind allgemein nicht als erheblich anzusehen. Eine Pflicht zur Durchführung einer UVP wird daher nicht gesehen.	In einer verfahrensleitenden Verfügung wurde durch das EBA festgestellt, dass für diese Maßnahme keine Pflicht durch Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.5	<u>Untere Abfallwirtschafts- und Immissionsschutzbehörde</u> Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Sollten im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Arbeiten (z. B. Errichtung von Lärmschutzwänden) zur Nachtzeit erfolgen, ist bei der Unteren Abfallwirtschafts- und Immissionsschutzbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 9 Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) zu stellen.	Wird zur Kenntnis genommen
1.6	<u>Untere Bodenschutzbehörde</u> Grundsätzlich bestehen seitens der Unteren Bodenschutzbehörde keine durchgreifenden Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben zur Errichtung von Lärmschutzwänden in Mülheim a.d.R. Styrum. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht wird aufgrund des Verdachtes auf schädliche Bodenveränderungen (§ 2 Abs. 3 - 6 BBodSchG) die fachgutachterliche Begleitung der Erdarbeiten empfohlen, um potenzielle Gefährdungen über die Wirkungspfade Boden-Grundwasser und Boden-Mensch frühzeitig zu erkennen und auszuschließen. <u>Begründung</u> Für den angefragten Bereich liegen Informationen zu schädlichen Bodenveränderungen aus vereinzelt dokumentierten Altablagerungen und Altstandorten vor. Eine systematische Bodenuntersuchung liegt für den angefragten Bereich nicht vor.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine fachgutachterliche Begleitung der Erdarbeiten wird Seiten der DB während der Bauausführung durchgeführt. Im Rahmen des Bodenaushubs sind i.d.R. aktuelle Analysen (jünger als 6 Monate) je 500 t Bodenaushub bei der Entsorgungsstelle vorzulegen. Diese Abfuhranalytik wird baubegleitend oder (in Abstimmung mit dem Umweltamt) vorab in einer rasterförmigen Bodenbeprobung erfolgen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																
1.6	<u>Altstandorte und gewerbliche/industrielle Standorte</u> Dies sind stillgelegte und existierende Gewerbe- und Industriebetriebe bzw. Anlagen- teile, in denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wurde bzw. wird. Daher ist eine Belastung des Untergrundes z. B. durch den unsachgemäßen Umgang, Handha- bungsverluste, Leckagen oder Unfälle im Zusammenhang mit diesen Schadstoffen nicht auszuschließen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die bisherigen Ergebnisse der Nutzungsrecherche. <table><tr><td colspan="4">Flächennummer</td></tr><tr><td colspan="4">D10 - 0128</td></tr><tr><td>Standort- Nr.</td><td>Branche/Nutzung</td><td>Vermuteter Nutzungszeitraum</td><td>Mögliche Schadstoffe</td></tr><tr><td>1571</td><td>Staatsbahn</td><td>Seit 1904</td><td>Schwermetalle, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), PAKs, Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW), Pestizide u.a.</td></tr></table> <u>Altablagerungen</u> Unter der Bezeichnung Altablagerungen werden ehemalige Kippen, Hohlraumverfüllun- gen, Anschüttungen, Halden und eine Vielzahl von weiteren Bodenumlagerungen und Bodenablagerungen verstanden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die bisherigen Ergebnisse der Nutzungsrecherche.	Flächennummer				D10 - 0128				Standort- Nr.	Branche/Nutzung	Vermuteter Nutzungszeitraum	Mögliche Schadstoffe	1571	Staatsbahn	Seit 1904	Schwermetalle, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), PAKs, Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW), Pestizide u.a.	Wird zur Kenntnis genommen und in der Ausschreibung berücksichtigt. Für die Bewertung von belastetem Material werden die "Technischen Regeln zu den Anforderungen an die stoffli- che Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen" der „Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA/EBV) herangezogen. Die zu verwertenden Aushubstoffe werden untersucht und gemäß Abfallschlüs- sel ordnungsgemäß entsorgt.
Flächennummer																		
D10 - 0128																		
Standort- Nr.	Branche/Nutzung	Vermuteter Nutzungszeitraum	Mögliche Schadstoffe															
1571	Staatsbahn	Seit 1904	Schwermetalle, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), PAKs, Chlorierte Kohlenwasserstoffe (CKW), Pestizide u.a.															

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																								
1.6	<table><tr><td colspan="5">Flächennummer</td></tr><tr><td colspan="5">D10-A1003</td></tr><tr><td>Lfd. Nr.</td><td>Art der Ablagerung</td><td>Vermutete Mächtigkeit</td><td>Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)</td><td>Art der abgelagerten Materialien</td></tr><tr><td>326</td><td>Verfüllung</td><td>Ca. 2 Meter</td><td>1945 Löschteich 1962 Verfüllung</td><td>unbekannt</td></tr></table>					Flächennummer					D10-A1003					Lfd. Nr.	Art der Ablagerung	Vermutete Mächtigkeit	Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)	Art der abgelagerten Materialien	326	Verfüllung	Ca. 2 Meter	1945 Löschteich 1962 Verfüllung	unbekannt	
	Flächennummer																									
	D10-A1003																									
	Lfd. Nr.	Art der Ablagerung	Vermutete Mächtigkeit	Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)	Art der abgelagerten Materialien																					
	326	Verfüllung	Ca. 2 Meter	1945 Löschteich 1962 Verfüllung	unbekannt																					
	<table><tr><td colspan="5">Flächennummer</td></tr><tr><td colspan="5">D11-A1017</td></tr><tr><td>Lfd. Nr.</td><td>Art der Ablagerung</td><td>Vermutete Mächtigkeit</td><td>Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)</td><td>Art der abgelagerten Materialien</td></tr><tr><td>144</td><td>Verfüllung</td><td>keine Angabe</td><td>1892 Tongrube 1945 Verfüllung</td><td>unbekannt</td></tr></table>					Flächennummer					D11-A1017					Lfd. Nr.	Art der Ablagerung	Vermutete Mächtigkeit	Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)	Art der abgelagerten Materialien	144	Verfüllung	keine Angabe	1892 Tongrube 1945 Verfüllung	unbekannt	
	Flächennummer																									
	D11-A1017																									
	Lfd. Nr.	Art der Ablagerung	Vermutete Mächtigkeit	Vermutlicher Ablagerungszeitraum (von-bis)	Art der abgelagerten Materialien																					
	144	Verfüllung	keine Angabe	1892 Tongrube 1945 Verfüllung	unbekannt																					
<u>Vorliegende Erkenntnisse</u>																										
In dem Bereich der vorliegenden Altablagerungen D10-A1003 und D10-A1017 liegen keine systematischen Bodenuntersuchungen vor. Eine systematische Bodenuntersuchung nach den Vorgaben der aktuellen BBodSchV (2021) liegt für den Bereich des Altstandortes D10-0128 nicht vor. In diesem Bereich wurde im Rahmen einer geotechnischen Vorerkundung (Gutachten Nr. 4120) durch das Ingenieurbüro Mull & Partner (Hagen) im April 2018 6 Kleinrammbohrungen, 1 Schwere und 6 leichte Rammsondierungen in dem Bereich entlang der geplanten Trasse der LSW 1b durchgeführt.																										

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin												
1.6	Aus den Kleinrammbohrungen (KRB) wurden Proben für chemische Untersuchungen nach der LAGA Boden sowie nach dem LfU Merkblatt entnommen. Dabei wurden zwei Mischproben erstellt: <table><tr><th>MP Proben-Nr.</th><th>Bodenschicht</th><th>Teilproben</th><th>Untersuchungsumfang</th></tr><tr><td>3</td><td>1</td><td>3/1, 4/1, 5/1</td><td>LfU-Merkblatt</td></tr><tr><td>4</td><td>1</td><td>2/2, 7/2, 7/3</td><td>LAGA Boden</td></tr></table> <u>Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse</u> Die Mischprobe 3 wurde aus der KRB 3, 4 und 5 entnommen. Dabei wurden Proben aus dem Gleisschotter (0,00 bis 0,40 m) genommen und nach dem LfU-Merkblatt untersucht. Die Mischprobe 3 wurde gemäß LfU-Merkblatt als >Z2 ein kategorisiert. Hierbei wurden die Grenzwerte beifolgenden Stoffen überschritten:	MP Proben-Nr.	Bodenschicht	Teilproben	Untersuchungsumfang	3	1	3/1, 4/1, 5/1	LfU-Merkblatt	4	1	2/2, 7/2, 7/3	LAGA Boden	
MP Proben-Nr.	Bodenschicht	Teilproben	Untersuchungsumfang											
3	1	3/1, 4/1, 5/1	LfU-Merkblatt											
4	1	2/2, 7/2, 7/3	LAGA Boden											

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																																																																																																																																																																																													
1.6	angewendete Vergleichstabelle: IfU-Merkblatt Nr. 3.4/2 (2010) Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter <table><tr><th>Bezeichnung</th><th>Einheit</th><th>BG</th><th>Methode</th><th>023104278 110901 MP 0x</th><th>Z0</th><th>Z1.1</th><th>Z1.2</th><th>Z2</th></tr><tr><td colspan="9">Anzuwendende Klassen:</td></tr><tr><td colspan="9">Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz</td></tr><tr><td>Anteil 31,5 - 63 mm</td><td>Ma.-%</td><td>0,1</td><td>DIN ISO 11464</td><td>< 0,1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Anteil < 31,5mm</td><td>Ma.-%</td><td>0,1</td><td>DIN ISO 11464</td><td>100,0</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="9">Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz (Fraktion < 31,5 mm)</td></tr><tr><td>Trockenmasse</td><td>Ma.-%</td><td>0,1</td><td>DIN EN 14346</td><td>48,0</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="9">Zusätzliche Messungen: Herbizide aus dem 10:1-Schüttteleuat nach DIN EN 12457-4 (Fraktion < 31,5 mm)</td></tr><tr><td>AMPA</td><td>µg/l</td><td>0,05</td><td>DIN ISO 16308</td><td>0,15</td><td></td><td>1</td><td>2</td><td>10</td></tr><tr><td>Atrazin</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Atrazin, desethyl-</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>0,20</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Bromacil</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Dimefuron</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>0,20</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Diuron</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Ethidimuron</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Flazasulfuron</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,1</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Flumioxazin</td><td>µg/l</td><td>0,1</td><td>DIN 38407-F35</td><td>0,20</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Glyphosat</td><td>µg/l</td><td>0,05</td><td>DIN ISO 16308</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>10</td></tr><tr><td>Hexazinon</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>0,10</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Simazin</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr><tr><td>Terbuthylazin</td><td>µg/l</td><td>0,025</td><td>DIN 38407-F35</td><td>< 0,025</td><td></td><td>0,1</td><td>0,2</td><td>1</td></tr></table> Abbildung 1: Tabelle zu den Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter Mischprobe 4 wurde aus der KRB 2 und 7 entnommen. Dabei wurden Proben aus einer Ausschüttung entnommen. Der Boden wurde vom Gutachter wie folgt angesprochen: Aufschüttung, Kies, feinsandig, schwach schluffig, Schutt, schwarz bis braun, schwach feucht, Schlacke, Betonbruch. Zum Teil wurden vom Gutachter Schotter (> 10 %) in KRB 2 sowie Ziegelbruch und Glassplitt (>10%) in KRB 7 vorgefunden. Gemäß der gemachten Untersuchung wurde die MP 4 als > Z2 ein kategorisiert. Hierbei wurde eine erhöhte Konzentration (gern. LAGA Boden) der folgenden Stoffe festgestellt:	Bezeichnung	Einheit	BG	Methode	023104278 110901 MP 0x	Z0	Z1.1	Z1.2	Z2	Anzuwendende Klassen:									Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz									Anteil 31,5 - 63 mm	Ma.-%	0,1	DIN ISO 11464	< 0,1					Anteil < 31,5mm	Ma.-%	0,1	DIN ISO 11464	100,0					Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz (Fraktion < 31,5 mm)									Trockenmasse	Ma.-%	0,1	DIN EN 14346	48,0					Zusätzliche Messungen: Herbizide aus dem 10:1-Schüttteleuat nach DIN EN 12457-4 (Fraktion < 31,5 mm)									AMPA	µg/l	0,05	DIN ISO 16308	0,15		1	2	10	Atrazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	Atrazin, desethyl-	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1	Bromacil	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	Dimefuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1	Diuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	Ethidimuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	Flazasulfuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,1		0,1	0,2	1	Flumioxazin	µg/l	0,1	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1	Glyphosat	µg/l	0,05	DIN ISO 16308	< 0,025		0,1	0,2	10	Hexazinon	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,10		0,1	0,2	1	Simazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	Terbuthylazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1	
Bezeichnung	Einheit	BG	Methode	023104278 110901 MP 0x	Z0	Z1.1	Z1.2	Z2																																																																																																																																																																																							
Anzuwendende Klassen:																																																																																																																																																																																															
Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz																																																																																																																																																																																															
Anteil 31,5 - 63 mm	Ma.-%	0,1	DIN ISO 11464	< 0,1																																																																																																																																																																																											
Anteil < 31,5mm	Ma.-%	0,1	DIN ISO 11464	100,0																																																																																																																																																																																											
Zusätzliche Messungen: Physikalisch-chemische Kenngrößen aus der Originalsubstanz (Fraktion < 31,5 mm)																																																																																																																																																																																															
Trockenmasse	Ma.-%	0,1	DIN EN 14346	48,0																																																																																																																																																																																											
Zusätzliche Messungen: Herbizide aus dem 10:1-Schüttteleuat nach DIN EN 12457-4 (Fraktion < 31,5 mm)																																																																																																																																																																																															
AMPA	µg/l	0,05	DIN ISO 16308	0,15		1	2	10																																																																																																																																																																																							
Atrazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Atrazin, desethyl-	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Bromacil	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Dimefuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Diuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Ethidimuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Flazasulfuron	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,1		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Flumioxazin	µg/l	0,1	DIN 38407-F35	0,20		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Glyphosat	µg/l	0,05	DIN ISO 16308	< 0,025		0,1	0,2	10																																																																																																																																																																																							
Hexazinon	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	0,10		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Simazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							
Terbuthylazin	µg/l	0,025	DIN 38407-F35	< 0,025		0,1	0,2	1																																																																																																																																																																																							

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																																	
1.6	<table><tr><th>Stoff</th><th>Arsen (As)</th><th>Blei (Pb)</th><th>Cadmium (Cd)</th><th>Chrom (Cr)</th><th>Kupfer (Cu)</th></tr><tr><td>Messwert</td><td>26,0</td><td>209</td><td>1,1</td><td>88</td><td>50</td></tr></table> alle Angaben in mg/kg - = keine Angabe <table><tr><th>Stoff</th><th>Nickel (Ni)</th><th>Quecksilber (Hg)</th><th>Zink (Zi)</th><th>Benzo[a]pyren (BaP)</th><th>Summe 16 EPA PAK exkl. BG (PAK)</th></tr><tr><td>Messwert</td><td>27</td><td>0,15</td><td>520</td><td>4,3</td><td>72,2</td></tr></table> alle Angaben in mg/kg - = keine Angabe <table><tr><th>Stoff</th><th>Sulfat</th><th>Cyanide, gesamt</th></tr><tr><td>Messwert (mg/l)</td><td>36</td><td>-</td></tr><tr><td>Messwert (µg/l)</td><td>-</td><td>29</td></tr></table> - = keine Angabe Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um einen punktuellen Eingriff in den Erdkörper, sodass hier die beiden relevanten Wirkungspfade Boden - Grundwasser und Boden - Mensch sind. Dabei ist zu prüfen, ob von den Schadstoffen eine Gefahr für das Grundwasser oder für den Menschen ausgehen wird und ob Maßnahmen erforderlich sind um eine Schädigung zu reduzieren. <u>Wirkungspfad: Boden - Grundwasser</u> Der Schadstoffübergang vom Boden in das Grundwasser kann über den folgenden Pfad erfolgen: • Auswaschung (Elution): Schadstoffe lösen sich im Wasser und gelangen so ins Grundwasser.	Stoff	Arsen (As)	Blei (Pb)	Cadmium (Cd)	Chrom (Cr)	Kupfer (Cu)	Messwert	26,0	209	1,1	88	50	Stoff	Nickel (Ni)	Quecksilber (Hg)	Zink (Zi)	Benzo[a]pyren (BaP)	Summe 16 EPA PAK exkl. BG (PAK)	Messwert	27	0,15	520	4,3	72,2	Stoff	Sulfat	Cyanide, gesamt	Messwert (mg/l)	36	-	Messwert (µg/l)	-	29	Erhebliche Beeinträchtigungen des Wassers sind nicht zu erwarten, da weder in Oberflächengewässer noch in Grundwasservorkommen eingegriffen wird. Zusätzlich wird auf den Einsatz wassergefährdender Stoffe verzichtet (vgl. Maßnahme M2, Kapitel 3.4). Das Schutzgut Wasser wird somit nicht beeinträchtigt.
Stoff	Arsen (As)	Blei (Pb)	Cadmium (Cd)	Chrom (Cr)	Kupfer (Cu)																														
Messwert	26,0	209	1,1	88	50																														
Stoff	Nickel (Ni)	Quecksilber (Hg)	Zink (Zi)	Benzo[a]pyren (BaP)	Summe 16 EPA PAK exkl. BG (PAK)																														
Messwert	27	0,15	520	4,3	72,2																														
Stoff	Sulfat	Cyanide, gesamt																																	
Messwert (mg/l)	36	-																																	
Messwert (µg/l)	-	29																																	

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.6

Vor diesem Hintergrund ist zunächst der Grundwasserstand im Maßnahmengebiet zu klären. Anschließend ist anhand der Einbautiefe und der vorliegenden Messwerte der Wirkungspfad Boden - Grundwasser zu bewerten:

Im Bereich des Bauvorhabens existieren fünf Grundwassermessstellen. Die mittleren Grundwasserstände liegen zwischen 26,83 m NHN (GWMS 1621) und 30,49 m NHN (GWMS 1633). Die Geländeoberfläche entlang der Bahntrasse befindet sich zwischen 37,44 m NHN (Bahnhof Styrum) und 40,00 m NHN (westlich BAB A40), woraus sich ein Flurabstand von etwa 7 m bis 12 m ergibt.

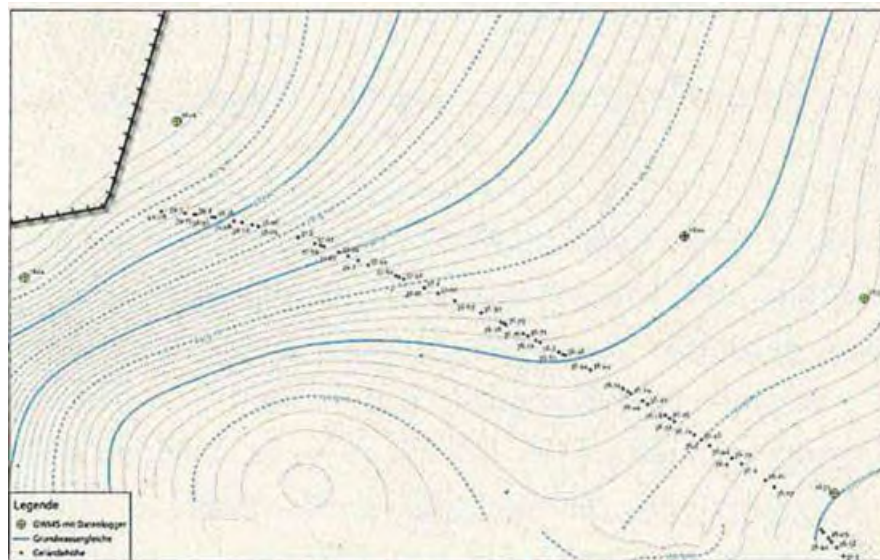


Abbildung 2: Lage der Grundwassermessstellen und Grundwassergleichen

Der Eingriff in den Boden ist als gering zu betrachten, da nur Kopflöcher bis zu einer Tiefe von 1.25 m ausgehoben werden in die die Rammrohre eingebracht werden. Des Weiteren werden für die Sockelelemente nur ca. 20 cm Boden ausgehoben.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																																				
1.6	Da die geplante Gründungtiefe mit maximal 6 m unter GOK angegeben wird, ist eine Grundwasserfreilegung und ein Eingriff in den Grundwasserkörper im Rahmen der Maßnahme nicht zu erwarten. Zum Zeitpunkt der Probenahme waren die aktuellen Vorgaben der BBodSchV noch nicht in Kraft gesetzt. Dies geschah erst 2021, aus diesem Grunde wurde die Mischprobe 4 nach den Regeln der LAGA Boden untersucht. In folgender Tabelle sind die Untersuchten chemischen Elemente mit ihren Messwerten und den entsprechenden Grenzwerten nach BBodSchV (2021) aufgeführt. Auf Grund obengenanntem Sachverhalt wurden nicht alle Elemente für den Wirkungspfad Boden - Grundwasser untersucht, sodass diese nicht vorliegen. <table><tr><th>Stoff</th><th>As</th><th>Pb</th><th>Cd</th><th>Ni</th><th>Hg</th><th>Cr</th><th>Cu</th><th>Zn</th></tr><tr><td>Messwert</td><td>6</td><td>< 1</td><td>< 0,3</td><td>< 1</td><td>< 0,2</td><td>< 1</td><td>< 5</td><td>< 10</td></tr><tr><td>Grenzwert</td><td>10</td><td>10</td><td>3</td><td>20</td><td>1</td><td>50</td><td>50</td><td>600</td></tr><tr><td>Boden-GW</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> alle Angaben in µg/l - = keine Angabe Anhand der vorliegenden Untersuchungen ist erfahrungsgemäß eine Gefährdung durch den Wirkungspfad Boden - Grundwasser als gering einzustufen.	Stoff	As	Pb	Cd	Ni	Hg	Cr	Cu	Zn	Messwert	6	< 1	< 0,3	< 1	< 0,2	< 1	< 5	< 10	Grenzwert	10	10	3	20	1	50	50	600	Boden-GW									Wir zur Kenntnis genommen.
Stoff	As	Pb	Cd	Ni	Hg	Cr	Cu	Zn																														
Messwert	6	< 1	< 0,3	< 1	< 0,2	< 1	< 5	< 10																														
Grenzwert	10	10	3	20	1	50	50	600																														
Boden-GW																																						

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.6	<u>Wirkungspfad: Boden - Mensch</u> Die Schadstoffaufnahme von in Boden befindlicher Stoffe durch den Menschen kann über den folgenden Pfad erfolgen: • Hautkontakt (z.B. Berühren des Bodens) • Orale Aufnahme (z.B. Hand-Mund-Kontakt, Verschlucken von Boden) • Inhalation (z.B. Einatmung von aufgewirbelten Staub) Vor dem Hintergrund des möglichen Schadstoffübergangs wird der Wirkungspfad Boden-Mensch wie folgt bewertet: Laut Auskunft aus dem städtischen Altlastenkataster (KOALA) befinden sich im Bereich der Maßnahme sowie in direkter Umgebung mögliche Altablagerungen und Altstandorte (vgl oben). Wie bereits eingangs erwähnt liegen für die Altablagerungen D10-A1003 und D10-A1017 keine systematischen Bodenuntersuchungen vor. Eine systematische Bodenuntersuchung nach den Vorgaben der aktuellen BBodSchV (2021) liegen für den Bereich des Altstandortes D10-0128 nicht vor. Die vorliegende Mischprobe 4 aus dem Bereich des Altstandortes D10-0128 wurde auf Grund des genannten Sachverhaltes nach den Regeln der LAGA Boden beprobt, sodass nicht alle Elemente des Wirkungspfad Boden - Mensch vorliegen. In folgender Tabelle sind die untersuchten chemischen Elemente mit ihren Messwerten und den entsprechenden Prüfwerten nach BBodSchV (2021) aufgeführt. Dabei werden die Prüfwerte für Industrie und Gewerbeflächen verwendet, da die Fläche als Bahnfläche gewerblich genutzt wird.	Wird zur Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin																																								
1.6	<table><tr><th>Stoff</th><th>As</th><th>Pb</th><th>Cd</th><th>Ni</th><th>Hg</th><th>Cr</th><th>Tl</th><th>BaP</th><th>PCB</th></tr><tr><td>Messwert</td><td>26,0</td><td>209</td><td>1,1</td><td>2,7</td><td>0,105</td><td>88</td><td>0,3</td><td>4,3</td><td>-</td></tr><tr><td>Prüfwerte</td><td>140</td><td>2000</td><td>60</td><td>900</td><td>100</td><td>200</td><td>-</td><td>5</td><td>40</td></tr><tr><td>Boden-Mensch</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> alle Angaben in mg/kg - = keine Angabe Die Lärmschutzwände befinden sich durchschnittlich in einem Abstand von 6 m (Hohe Str.) bis 14 m (Hofstraße) zur Wohnbebauung, meist getrennt durch Straßen oder Grünstreifen. Da der Untergrund lediglich punktuell im Rahmen der Pfahlgründung mittels Bohr- oder Rammgerät erschlossen wird, ist die potenzielle Exposition gegenüber möglicher Bodenveränderungen begrenzt. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch wird daher als gering eingestuft.	Stoff	As	Pb	Cd	Ni	Hg	Cr	Tl	BaP	PCB	Messwert	26,0	209	1,1	2,7	0,105	88	0,3	4,3	-	Prüfwerte	140	2000	60	900	100	200	-	5	40	Boden-Mensch										
Stoff	As	Pb	Cd	Ni	Hg	Cr	Tl	BaP	PCB																																	
Messwert	26,0	209	1,1	2,7	0,105	88	0,3	4,3	-																																	
Prüfwerte	140	2000	60	900	100	200	-	5	40																																	
Boden-Mensch																																										
1.7	<u>Untere Wasserbehörde</u> Wasserrechtliche Belange sind nicht betroffen	Wird zur Kenntnis genommen.																																								
1.8	<u>Gesamtfazit</u> Insgesamt bestehen aus Sicht des Amtes für Umweltschutz gegen den Bau der zwei Lärmschutzwände zwar keine grundsätzlichen Bedenken, aufgrund der Unvollständigkeit der Unterlagen kann jedoch noch keine abschließende Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben werden. Entsprechend kann auch noch kein Benehmen mit dem Amt für Umweltschutz zum Vorhaben hergestellt werden. Die erläuterten Änderungen sind zur weiteren Bearbeitung zeitnah anzureichen.	Anpassungen wurden vorgenommen und mit den Unterlagen vorgelegt.																																								

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.9 Stabstelle Klimaschutz und Klimaanpassung <u>I. Vorsorgender Bodenschutz und besonders schutzwürdige Böden</u> Besonders schutzwürdige Böden kommen im unmittelbaren Planungsbereich nicht vor. Die vorkommenden Böden sind aufgrund ihrer mehrjährigen Nutzung mit fehlend versiegelt, gering oder sehr gering Bodenqualität bewertet. Die entsprechenden Auswertungen sind dem Planwerk Boden zu entnehmen. Im Hinblick auf Bodenschutz bestehen keine Bedenken gegenüber der Planung. <u>II. Klimaschutz und Klimaanpassung</u> Im Jahr 2020 erklärte der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr die Klimanotlage (A 20/0433-01) und setzte sich das ambitionierte Ziel, bis zum Jahr 2035 die Klimaneutralität zu erreichen. Das heißt, auf dem Stadtgebiet sollen nur noch so viele Emissionen emittiert werden, wie an anderer Stelle wieder kompensiert werden können (=Netto-Null-Emissionen). Um dies zu erreichen, bedarf es der konsequenten Umsetzung zahlreicher ineinandergreifender Klimaanpassungsmaßnahmen (Klimaanpassungskonzept, Beschluss V20/0022-01) und Klimaschutzmaßnahmen (Integriertes Klimaschutzkonzept, Beschluss V 23/0562-01). Zur Sicherung dieser Zielsetzung soll zudem eine Klimawirkungsprüfung in die Entscheidungsprozesse integriert werden. Diese dient der frühzeitigen und transparenten Prüfung zukünftiger Bauvorhaben hinsichtlich ihrer Klimaauswirkungen und zielt darauf ab, die Entstehung von Treibhausgasen so weit wie möglich zu reduzieren. Die geplante Lärmsanierung an der Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum, welche die Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 3 Metern und einer Gesamtlänge von fast 2 Kilometern vorsieht, dient in erster Linie dem Schutz wichtiger Schutzgüter: der menschlichen Gesundheit vor schädlichen Lärmimmissionen und der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner durch eine signifikante Reduktion der Lärmbelastung.	Wird zur Kenntnis genommen Wird zur Kenntnis genommen.
--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.9	Durch die Integration potenzieller Maßnahmen zur Klimaanpassung und zur Förderung der Biodiversität können diese Schutzgüter weiter gestärkt und positive Synergieeffekte erzielt werden. Die Begrünung der Lärmschutzwände ermöglicht vielfältige positive Auswirkungen. Neben der Verbesserung des Ortsbildes (Wohn- und Lebensqualität) tragen die Pflanzen zur Filterung von Luftschadstoffen (menschliche Gesundheit) bei und können potenziell wertvollen Lebensraum für Insekten bieten (Umwelt und Natur), was einen Beitrag zur lokalen Biodiversität leistet. Ebenso bedeutsam ist die Integration einer durchdachten Regenwasserbewirtschaftung durch die Begrünung der Lärmschutzwände. Dies führt zu einer Verbesserung des Mikroklimas (Wohn- und Lebensqualität, Umwelt und Natur), unterstützt die Filterung von Luftschadstoffen (menschliche Gesundheit) und ermöglicht die natürliche Aufnahme von Regenwasser im Boden. Die Implementierung von Systemen zur Sammlung und Nutzung dieses Wassers für die Bewässerung von Grünflächen sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden, um Ressourcen zu schonen und zur Umweltfreundlichkeit beizutragen. Die frühzeitige Untersuchung der Möglichkeit zur Energiegewinnung durch erneuerbare Energien, insbesondere durch Photovoltaik-Anlagen auf den Lärmschutzwänden, ist ratsam. Die so erzeugte saubere Energie könnte die lokale Energieversorgung unterstützen und einen wesentlichen Beitrag • zur Reduktion von Treibhausgasemissionen (Klimaschutz, Umwelt und Natur) leisten, was langfristig auch der menschlichen Gesundheit zugutekommt. Die Errichtung solcher multifunktionalen Lärmschutzwände bietet somit eine bedeutende Chance, einen wertvollen Beitrag zu einer nachhaltigen und klimaresilienten Infrastruktur zu leisten und gleichzeitig die Lebensqualität der Bürger sowie die Umweltbelange positiv zu beeinflussen.	Eine Begrünung der Lärmschutzwände ist aus mehreren Gründen nicht zugelassen. Zum einen verhindert der Bewuchs die ordnungsgemäße Inspektion und zum anderen wird durch Effekte wie Wurzelsprengung und chemische/biologische Verwitterung die Lebenszeit der Bauwerke verkürzt Es gibt aktuell kein zugelassenes System für Photovoltaik-Anlagen an Lärmschutzwänden im Bereich von Bahnstrecken des Bundes.
-----	--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.9	Wir bitten daher um eine umfassende Prüfung und Berücksichtigung dieser Aspekte in der weiteren Planung, um das Potenzial dieser Maßnahme im Sinne der genannten Schutzgüter und des Klimaschutzes optimal auszuschöpfen. Im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung bestehen keine Bedenken gegenüber der Planung. Es werden jedoch Hinweise für das weitere Verfahren gegeben. Vermeidung von CO₂ Emissionen Durch die Errichtung von Lärmschutzwänden werden kurz- und langfristig zusätzliche CO₂ Emissionen verursacht. Dies sind sogenannte graue Emissionen entstehen durch die Herstellung der Baumaterialien, den Transport und den Bau der Konstruktionen sowie der notwendigen Zuwegungen. Um die Klimaziele nicht zu gefährden, ist es daher erforderlich, bei der Neuerrichtung von Lärmschutzwänden CO₂-optimierte Bauweisen und Materialien zu priorisieren und den gesamten Lebenszyklus der Bauwerke hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu betrachten und zukünftige Umweltbelastungen zu minimieren. Klimafunktion von Böden Hinweis: Anstehende gewachsene Böden mit einer hohen Speicherkapazität haben sollten möglichst erhalten werden und unversiegelt bleiben. <u>III. Starkregen und Hitze</u> Im Hinblick auf die Herausforderung steigender Wetterextreme u.a. Hitzeperioden und Starkregenereignissen sollten ebenfalls in die Planung, Überlegungen zur Lage und Höhe, von Gebäuden und Anlagen zur Vermeidung einer Gefährdung durch Starkregenereignisse einbezogen werden.	Wird zur Kenntnis genommen Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Für die Durchführung der maschinellen Arbeiten (z. B. Gründungsarbeiten) werden schallgedämmte und umweltschonende Gerätschaften eingesetzt. Außerdem wird auf die Verwendung wassergefährdender Stoffe verzichtet. Durch diese Maßnahme werden die stofflichen Emissionen und die Lärmimmissionen deutlich reduziert. Wird zur Kenntnis genommen, eine Versiegelung von größeren Flächen ist nicht vorgesehen. Wird zur Kenntnis genommen. Eine Gefährdung durch Starkregen und Hitze bestehen nicht.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.9	Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat die Oberfläche des Stadtgebietes in einem Programm abgebildet und mit einer Computersimulation berechnet, wie Wasser nach einem Starkregenereignis oberflächlich ablaufen kann. Die Karte zeigt überflutungsgefährdete Bereiche auf Basis der Ergebnisse eines Starkregenszenarios für ein extremes Ereignis mit 90 mm/h. Es handelt sich um eine statistische Wahrscheinlichkeit, die nur einen Anhaltspunkt dafür bietet wie oft dieser Regen wirklich auftreten kann. Wie aus der Starkregengefahrenkarte ersichtlich, besteht für das o.g. Planungsbereich eine potentielle Gefahr einer Überflutung bei extremen Starkregenereignissen. Die Streckenabschnitte 117+100 und 117+200 weisen gemäß der Starkregengefahrenkarte eine erhöhte Überflutungsgefahr aufgrund von Oberflächenwasseransammlungen bei Starkregenereignissen auf. Es wird empfohlen, präventive Maßnahmen wie eine effektive Ableitung des Regenwassers zu ergreifen. Im Hinblick auf Starkregen und Hitze bestehen keine Bedenken gegenüber der Planung. Es werden jedoch Hinweise für das weitere Verfahren gegeben. Die darüber hinaus beteiligten Dienststellen und Behörden der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr haben keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorgetragen. Nachrichtlich wird allerdings noch auf die korrekte Schreibweise unserer Stadt Mülheim an der Ruhr (ohne h) hingewiesen. Ich bitte um Ihre Kenntnisnahme und Beachtung. Mit freundlichen Grüßen (Blasch)	Wird zur Kenntnis genommen und die Anmerkungen berücksichtigt

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1	Amt 67 für Grünflächenmanagement und Friedhofswesen, Stadt Mülheim an der Ruhr Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026	
1.1	Untere Naturschutzbehörde Der vorliegende überarbeitete LBP hat mehrere der zuvor beanstandeten Mängel nicht abgestellt oder nur minimal verbessert und zu offenen Fragen wurde keine Stellung genommen. Die Flächenangaben in Kapitel 1.2.2.1 und in den Tabellen in Kapitel 3.5 stimmen weiterhin nicht überein. In Kapitel 1.2.2.1 ist die baubedingte Flächeninanspruchnahme mit 4.899 qm angegeben. Die Summenbildung ist nachvollziehbar. In Kapitel 5 ergibt sich in den Tabellen für beide Lärmschutzwände als Gesamtfläche eine Summe (aus den jeweils einzeln angegebenen qm) von 7.125 qm. Wir bitten, die Differenz zu der in Kapitel 1.2.2.1 angegebenen Flächeninanspruchnahme von 4.899 qm zu erklären oder die Zahlen entsprechend anzupassen. In Kapitel 3.1.4 heißt es: „Ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von Verboten der Baumschutzsatzung wird gestellt, wenn die Anzahl, Baumarten und Stammumfänge (gemessen in einem Meter Höhe) der von der Fällung betroffenen Bäume bekannt ist.“ Im Kapitel Baumschutzsatzung benötigen wir eine Auflistung der betroffenen Bäume mit Nummer, Baumart, Größe/Umfang, Lokalisierung, z. B. durch eine Karte, in der die Bäume incl. der Nummern vermerkt sind, und den geplanten Ausgleich. Der Ausgleich nach Baumschutzsatzung kann beim Ausgleich nach BKompV berücksichtigt werden. Der Hinweis auf die Baumschutzsatzung war in der Stellungnahme vom 19.05.2025 enthalten. Die Auflistung der Bäume hätte bereits erfolgen können.	Im Rahmen des Gesprächs am 23.03.2026 mit Frau Wingold wurden die Flächenangaben erklärt. In diesem Zusammenhang wurden Missverständnisse ausgeräumt. Es wurde festgelegt, dass die Formulierungen im LBP so bleiben können. Zur besseren Verständlichkeit wurden die entsprechenden Stellen im LBP (ebenso wie im AFG) bezüglich der Flächeninanspruchnahme präzisiert (z. B. durch die Ergänzung: „bauzeitlich (nur während der Bautätigkeit)“). Da zum Zeitpunkt der Erstellung der naturschutzfachlichen Unterlagen noch nicht feststeht, welche nach Baumschutzsatzung geschützten Bäume konkret von den Rückschnittmaßnahmen betroffen sind, kann eine Auflistung der Bäume im LBP noch nicht stattfinden. In Absprache mit Frau Wingold wurde der entsprechende Absatz in Kapitel 3.1.4 konkretisiert. Zudem wurde ein genauerer Zeitplan für die Baumfällungen, die vorlaufende Begutachtung der Bäume und Antragsstellung ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) benennt in der Eingriffsbilanzierung nach Bundeskompensationsverordnung ein Kompensationsdefizit in Höhe von 17.254 Werteinheiten. Dieser Bedarf soll laut LBP in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Mülheim ausgeglichen werden. Die Stadt Mülheim an der Ruhr hält ein stadteigenes Ökokonto vor, welches hier grundsätzlich dem Projektträger angeboten wird. In unmittelbarem räumlichem Zusammenhang mit dem Projekt Lärmschutzwände Mülheim-Styrum stehen keine Kompensationsflächen im städtischen Ökokonto zur Verfügung, auf ergänzende Flächen hat die Untere Naturschutzbehörde hier keinen Zugriff. Im selben Naturraum „D35 Kölner Bucht und Niederrheinisches Tiefland“ kann die untenstehende Kompensationsmaßnahme auf der Fläche „007A03 Grünland-Gehölzkomplex Oemberg“ bereitgestellt werden. Das Ökokonto der Stadt Mülheim an der Ruhr wird nach dem Bewertungsverfahren des LANUK NRW, hier „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, bilanziert. Der LBP zum Projekt Lärmschutzwände Mülheim-Styrum sollte daher eine Umrechnung des Kompensationsbedarfs entsprechend Umrechnungsschlüssel des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) enthalten.	Eine Gegenüberstellung beider Versionen der Eingriffsbilanzierung – einerseits berechnet nach der Bundeskompensationsverordnung und andererseits berechnet nach der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ – wurde dem LBP als Unterlage 10.6 hinzugefügt. Nach der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW beträgt der Kompensationsbedarf 8.472 Wertpunkte. Dieser Wert gemäß der Numerischen. Bewertung NRW sowie entsprechende Verweise auf die Unterlage 10.6 wurden im LBP ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Die Bereitstellung der Kompensationsfläche durch die Stadt Mülheim an der Ruhr ist spätestens mit Baubeginn vertraglich zu vereinbaren. Für einen Zeitraum von einem Jahr wird die Fläche im städtischen Ökokonto reserviert, um Mitteilung des exakten Bedarfs nach LANUK-Verfahren und um regelmäßige Kommunikation zur Projektentwicklung und Umsetzung wird gebeten, um die Zugriffsmöglichkeit auf die Fläche für den Projektträger zu gewährleisten. Angaben zur Kompensationsfläche: Flächenbezeichnung: 007A03 Grünland-Gehölzkomplex Oemberg Lage: Stadt Mülheim, Gemarkung Saarn, Flur 51, Flst. 926 (Teilfläche) Flächengröße gesamt: 11.370 m²; zugeordnete Flächengröße je nach Ergebnis Umrechnungsschlüssel Maßnahme: Umwandlung von Acker in Extensivgrünland mit Gehölzstrukturen. Ökologische Aufwertung: 4 ÖWE/m² (Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, LANUK) Die Fläche steht im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr, die Maßnahme ist bereits umgesetzt.	Die Angaben zur Kompensationsfläche und zum Kompensationsbedarf nach der Numerischen Bewertung NRW wurden in der Beschreibung der Kompensationsmaßnahme M12 (012_ÖK), Kapitel 4.1 des LBP ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Dem Vorhaben kann auf Grundlage der vorliegenden Fachgutachten und Ihrer Anlagen zugestimmt werden, wenn folgende Nebenbestimmungen aufgenommen werden: Wir bitten die Maßnahme zur Einschränkung des Arbeitszeitraums (M1 [001 VA-V]) folgendermaßen anzupassen oder sinngemäß zu ergänzen: „Die geplanten Gehölz-Rückschnittsmaßnahmen sind vom 15. September bis zum 15. Februar vorlaufend zur Baumaßnahme und damit außerhalb der Brut- und Nistzeiten vorkommender europäisch geschützter Vogelarten durchzuführen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass keine Nester und Gelege von Brutvögeln zerstört werden. Rodungsmaßnahmen sind in diesen Bereichen außerhalb der Winterruhezeiten von im Boden überwinternden Tierarten vorzunehmen, d.h. zwischen April bis Oktober.“ Anpassung der Insektenschutzmaßnahme (M9 [009 „Rückschnittmaterial von krautiger Vegetation (z. B. von Stauden) wird nicht sofort abtransportiert, sondern für maximal 7 Tage randlich des Vorhabenbereichs nahe ähnlicher Vegetationsbestände zwischengelagert. So können noch an den Pflanzen befindliche Raupen, Larven und adulte Insekten ausweichen und die Gelege verschiedener Insektenarten bleiben erhalten.“ Anpassung der Maßnahmen Frühzeitige Begutachtung der Gehölze vor deren Fällung (M10 [010 VA]): „Gehölze werden frühzeitig (vor Projektbeginn) vor ihrer Fällung auf mögliche Spaltenquartiere und Höhlen von einer fachlich qualifizierten Person überprüft, um eine Gefährdung von Fledermäusen oder Vögeln in ihren Ruhe- und Fortpflanzungsstätten zu verhindern. Werden Teilhabitatbäume identifiziert, werden diese im Zuge der Baumaßnahme nicht entfernt, sondern bleiben als potenzielle Lebensstätten für Fledermäuse und Vögel erhalten. Ist eine Vegetationsentfernung aufgrund der Bauarbeiten zwingend erforderlich, bitten wir die vorhandenen Lebensstätten artgerecht und im Raumbezug nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auszugleichen.“	Die Maßnahme M1 wurde entsprechend angepasst. Die Maßnahme M9 wurde entsprechend angepasst. Die Maßnahme M10 wurde entsprechend angepasst.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	Anpassung der Auflage Umweltfachliche Baubegleitung (M11 [011 VA-V]): „Während der gesamten Baumaßnahme soll durch sachkundiges Personal (u. a. Ökologin/Ökologe) gewährleistet werden, dass unnötige Eingriffe minimiert und die diesbezüglichen Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitplanung eingehalten bzw. umgesetzt werden. Um das Eintreten von Zugriffsverboten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu verhindern, wird gebeten, nachweislich faunistisch qualifiziertes Fachpersonal (z. B. Biologin/Biologe) zum gesamten Bauvorhaben einzusetzen. Zu den Aufgaben der umweltfachlichen Baubegleitung gehört u. a. die vollumfängliche Überprüfung des Vorhabenbereiches auf geschützte Tierarten. Die umweltfachliche Baubegleitung wird auch vom Rückschnitt betroffene Gehölze frühzeitig (vor Projektbeginn und Vegetationsrückschnitt) auf das Vorhandensein von Baumhöhlen und -spalten kontrollieren (siehe auch Maßnahme M10). Werden besonders geschützte Arten oder deren Lebensstätten festgestellt, bitten wir diese der zuständigen Naturschutzbehörde umgehend anzuzeigen und das weitere Vorgehen abzustimmen. Die Umweltfachliche Baubegleitung bitten wir der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) umgehend, spätestens jedoch 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten unter Nennung von Personen, Firma und Kontaktdaten anzuzeigen. Zum Beleg, dass ein Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden wurde und die naturschutzfachlichen Maßnahmen eingehalten worden sind, sind Dokumentationen in Form von Berichten/Protokollen (inklusive aussagekräftiger Fotos) erforderlich. Diese sind während der aktiven Bauphasen zumindest zweiwöchentlich anzufertigen und zeitnah und unaufgefordert bei der UNB einzureichen.“	Die Maßnahme M11 wurde entsprechend angepasst und ergänzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.1	<u>Allgemeine Auflagen</u> Werden besonders geschützte Tiere und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, bitten wir diese sofort anzuzeigen und das weitere Vorgehen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Gefährdete oder verletzte Individuen sind schonend zu bergen und artspezifisch geeignet zwischenzuhältern. Zum Schutz von Kleinsäugetern, Insekten-, Amphibien- und Reptilienarten empfiehlt es sich dringend, gelagerte Holz-, Steinstapel/Müllhaufen und die Steinmauer schonend in einer frostfreien Periode, d. h. vom 30.08. bis 01.11. oder vom 01.04. bis 15.06., zu entfernen. Eine (Teil-)Umlagerung in den Randbereich von Grundstücken erhält die Lebensstätten von Tierarten. Werden vor oder während der Vegetationsentfernungen Hinweise auf europäisch geschützte Vogelarten und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Raumbezug artspezifisch geeignete Nisthilfen fachgerecht anzubringen. Dabei sind pro Brutplatz mindestens 2 artspezifisch geeigneten Nisthilfen vorzusehen. Werden vor oder während zwingend erforderlicher Baumfällungen Hinweise auf Fledermausarten und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Raumbezug geeignete Fledermauskästen fachgerecht anzubringen. Dabei ist mindestens ein Cluster (5-10 Stück) Fledermauskästen pro Quartier vorzusehen.	Die Allgemeinen Auflagen wurden vollständig in den LBP und das AFG übernommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.2	Stadtklima und Lufthygiene Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Bewertung der stadtklimatischen Belange Stadtklimatische Belange sind weiterhin nicht betroffen. Bewertung der lufthygienischen Belange Lufthygienische Belange sind weiterhin nicht betroffen.	 Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.3	Lärmschutz Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 3.3 Lärmschutz Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin unter Nr. 1.3 Lärmschutz (LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH, Oktober 2025h) sind z.T. ohne weitergehende inhaltliche Substanz. Auf S. 20 wird zu der lärmschutzfachlich durch die Stadt vorgetragenen Forderung nach Ausweitung des aktiven Lärmschutzes zum Schutz der Gebäudeobjekte Hohe Straße, 8, 9, 10 und Mittelstraße 22 sowie für das Gebäude Hohe Straße 3 ausgeführt: „Die geplanten Schallschutzwände sind im Planungsprozess Änderungen unterworfen. In diesem Verfahren geht es um die Zustimmung zum dargelegten Entwurf und nicht um eine Projekthistorie. Alle möglichen Lösungen für diesen Wandabschnitt wurden im Planungsverlauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde entschieden, dass hier keine Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung umgesetzt werden kann.“ Es liegt entsprechend keine nachvollziehbare Begründung vor, warum eine konstruktive Lösung vergleichbar zur Vonderbergstraße in Bottrop grundsätzlich nicht möglich ist bzw. dass eine solche Lösung außerhalb des in der Lärmsanierung vorgegebenen Kostenrahmens liegt oder im Rahmen des Nutzen-Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht abbildbar ist. Auf S. 22 heißt es zu der lärmschutzfachlichen Einwendung, dass innovative Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmschutzgutachten entgegen den Darlegungen überhaupt nicht geprüft wurden, lediglich: „Das Thema alternative Lärmschutzmaßnahmen wurde im Rahmen unserer Stellungnahme vom 30.11.2023 im Zusammenhang mit der SPD Anfrage A_23 0819-01 bereits erläutert.“ Hier ist ein Widerspruch in den Unterlagen der Vorhabenträgerin zu erkennen. Allgemein wird darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen zu politischen Anträgen seitens der DB InfraGO AG nicht teil des Genehmigungsverfahrens nach § 18 AEG sind.	Wird zeitnah nachgereicht
------------	---	----------------------------------

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Auf S. 22 wird die Forderung nach Prüfung von Lärmschutzwänden >3 m im Bereich der Hauskampstraße zurückgewiesen, u. a. heißt es hier:

„Da die Bundesmittel für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes begrenzt sind, ist eine Begrenzung der Wandhöhe und somit der Kosten einer Einzelmaßnahme wirtschaftlich sinnvoll. Dadurch können in möglichst vielen Ortschaften Lärmschutzmaßnahmen im gleichen Zeitraum umgesetzt werden. Aber auch bei dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bedeuten höhere Wände im Umkehrschluss nicht gleichzeitig einen höheren NKV-Wert, zumal höhere Wände immer teurer als niedrigere Wände sind, da diese beispielsweise strengere statische Anforderungen erfüllen müssen.

Da die Faktoren nicht immer linear im gleichen Maße steigen, kann die Berechnung des NKVs dazu führen, dass niedrigere Wandhöhen einen besseren NKV aufweisen können als höhere. D.h. grundsätzlich kann nicht davon ausgegangen werden, dass höhere Schallschutzwände auch einen höheren NKV bedingen. Der in der Lärmsanierung festgeschriebene NKV ermittelt insoweit das Optimum zwischen akustischem Nutzen und den Kosten der Maßnahme. Da die Pegelreduzierung nicht linear verläuft, gibt es schon bei der aktuellen Begrenzung auf 3 m Höhe etliche Maßnahmen, bei denen der NKV bei einer Höhe von 2 m oder 2,5 m am höchsten ist.“

Dem ist entgegen zu halten, dass das Lärmsanierungsprogramm des Bundes keine Forderung an den Vorhabenträger enthält, bundesweit möglichst viel Lärmschutzmaßnahmen zeitgleich umzusetzen. Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes beinhaltet zudem im Allgemeinen auch ausreichend finanzielle Mittel, sodass davon auszugehen ist, dass einzelne Lärmsanierungsprojekte nicht in Konkurrenz miteinander stehen. Der Forschungsbericht zur Evaluierung der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes belegt dies zumindest für die Vergangenheit eindrucklich:

Laut schalltechnischer Untersuchung ist der NKV bei einer Betrachtung von bisher max. 3 m im Bereich der Hauskampstraße am höchsten, sodass sich die abstrakte Diskussion niedriger Höhen in der Erwiderung der Vorhabenträgerin erübrigt. Es ist für den schalltechnischen Lärmschutzbearbeiter der Vorhabenträgerin ohne größeren Aufwand

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	möglich, den NKV für eine Höhe von >3 m zu ermitteln, d. h. die Vorhabenträgerin hätte hier durchaus einen konkreten Nachweis führen können. Im Allgemeinen ist es auch so, dass in einem solchen Fall das mögliche Entfallen von passiven Aufwendungen berücksichtigt werden sollte. Auch hier zeigt der o. g. Forschungsbericht das bundesweit sehr viele Anwohnende zusätzlich auf passiven Lärmschutz verwiesen werden. Gleiches gilt nach der schalltechnischen Untersuchung für den Bereich der Hauskampstraße. Warum dann, losgelöst von der Frage der städtebaulichen Akzeptanz, nicht grundsätzlich geprüft wird, ob ggf. 3,5 m eine bessere akustische Lösung vor. Im Fazit ist die Planung aus Sicht der Stadt weiterhin als lärmschutzfachlich nicht schlüssig belegt einzustufen.	
1.4	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Eine Pflicht zur Durchführung einer UVP wird weiterhin nicht gesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.5	Untere Abfallwirtschaftsbehörde und Untere Immissionsschutzbehörde Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben weiterhin keine Bedenken. Die Anmerkungen aus der Stellungnahme vom 19.05.2025 hinsichtlich Arbeiten zur Nachtzeit bitten wir weiterhin zu berücksichtigen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.6	Untere Bodenschutzbehörde Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Grundsätzlich bestehen seitens der Unteren Bodenschutzbehörde weiterhin keine durchgreifenden Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben zur Errichtung von Lärmschutzwänden in Mülheim a.d.R. Styrum. Die Anmerkungen aus der Stellungnahme vom 19.05.2025 zur fachgutachterlichen Begleitung der Erdarbeiten bleibt bestehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.7	Untere Wasserbehörde Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Wasserrechtliche Belange sind nicht betroffen	Wird zur Kenntnis genommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.8	Fazit Die überarbeiteten Unterlagen werden seitens des Umweltamtes noch immer nicht als fachlich ausreichend angesehen. Eine Überarbeitung gemäß den aufgeführten Vorgaben ist unserer Auffassung nach nochmals notwendig. Entsprechend kann die Zustimmung zur Maßnahme von Seiten des Umweltamtes lediglich unter noch zu erfüllenden Auflagen erfolgen. Diese bitten wir vor Baubeginn zu erfüllen und die aufgeführten Änderungen und Ergänzungen mit den jeweilig in den Nebenbestimmungen genannten Sachbearbeitungen abzustimmen. Insgesamt bestehen aus Sicht des Amtes für Umweltschutz gegen den Bau der zwei Lärmschutzwände keine grundsätzlichen Bedenken, wenn nachfolgende Nebenbestimmungen eingehalten werden: 1. Die genannten Änderungen des LBP (Korrektur der Flächenangaben und Ergänzung der Liste zu betroffenen Bäumen nach städtischer Baumschutzsatzung) bitten wir durchzuführen und das geänderte Gutachten Frau Wingold (sabine.wingold@muelheim-ruhr.de, 0208 455 7033) anzureichen.	Im Rahmen des Gesprächs am 23.03.2026 mit Frau Wingold wurden die Flächenangaben erklärt. In diesem Zusammenhang wurden Missverständnisse ausgeräumt. Es wurde festgelegt, dass die Formulierungen im LBP so bleiben können. Zur besseren Verständlichkeit wurden die entsprechenden Stellen im LBP (ebenso wie im AFG) bezüglich der Flächeninanspruchnahme präzisiert (z. B. durch die Ergänzung: „bauzeitlich (nur während der Bautätigkeit)“). Da zum Zeitpunkt der Erstellung der naturschutzfachlichen Unterlagen noch nicht feststeht, welche nach Baumschutzsatzung geschützten Bäume konkret von den Rückschnittmaßnahmen betroffen sind, kann eine Auflistung der Bäume im LBP noch nicht stattfinden. In Absprache mit Frau Wingold wurde der entsprechende Absatz in Kapitel 3.1.4 konkretisiert. Zudem wurde ein genauerer Zeitplan für die Baumfällungen, die vorlaufende Begutachtung der Bäume und Antragsstellung ergänzt.
------------	---	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.8	2. Die Nutzung der Ökopunkte des städtischen Ökokontos, die zur Erfüllung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs notwendig sind, ist vor Baubeginn vertraglich zu vereinbaren. Dazu bitten wir Herrn Angstmann (gerald.angstmann@muelheim-ruhr.de, 0208 455 7096) zu kontaktieren. 3. Im Artenschutzrechtlichen Fachgutachten bitten wir folgende Ergänzungen durchzuführen: a) Wir bitten die Maßnahme zur Einschränkung des Arbeitszeitraums (M1 [001_VA-V]) folgendermaßen anzupassen oder sinngemäß zu ergänzen: „Die geplanten Gehölz-Rückschnittsmaßnahmen sind vom 15. September bis zum 15. Februar vorlaufend zur Baumaßnahme und damit außerhalb der Brut- und Nistzeiten vorkommender europäisch geschützter Vogelarten durchzuführen. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass keine Nester und Gelege von Brutvögeln zerstört werden. Rodungsmaßnahmen sind in diesen Bereichen außerhalb der Winterruhezeiten von im Boden überwinternden Tierarten vorzunehmen, d.h. zwischen April bis Oktober.“ b) Anpassung der Insektenschutzmaßnahme (M9 [009_VA]): „Rückschnittmaterial von krautiger Vegetation (z. B. von Stauden) wird nicht sofort abtransportiert, sondern für maximal 7 Tage randlich des Vorhabenbereichs nahe ähnlicher Vegetationsbestände zwischengelagert. So können noch an den Pflanzen befindliche Raupen, Larven und adulte Insekten ausweichen und die Gelege verschiedener Insektenarten bleiben erhalten.“	Wird zeitnah nachgereicht Die Maßnahme M1 wurde entsprechend angepasst. Die Maßnahme M9 wurde entsprechend angepasst.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

1.8	c) Anpassung der Maßnahmen Frühzeitige Begutachtung der Gehölze vor deren Fällung (M10 [010_VA]): „Gehölze werden frühzeitig (vor Projektbeginn) vor ihrer Fällung auf mögliche Spaltenquartiere und Höhlen von einer fachlich qualifizierten Person überprüft, um eine Gefährdung von Fledermäusen oder Vögeln in ihren Ruhe- und Fortpflanzungsstätten zu verhindern. Werden Teilhabitatbäume identifiziert, werden diese im Zuge der Baumaßnahme nicht entfernt, sondern bleiben als potenzielle Lebensstätten für Fledermäuse und Vögel erhalten. Ist eine Vegetationsentfernung aufgrund der Bauarbeiten zwingend erforderlich, bitten wir die vorhandenen Lebensstätten artgerecht und im Raumbezug nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auszugleichen.“ d) Anpassung der Auflage Umweltfachliche Baubegleitung (M11 [011_VA-V]): „Während der gesamten Baumaßnahme soll durch sachkundiges Personal (u.a. Ökologin/Ökologe) gewährleistet werden, dass unnötige Eingriffe minimiert und die diesbezüglichen Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitplanung eingehalten bzw. umgesetzt werden“. e) Um das Eintreten von Zugriffsverboten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu verhindern, wird gebeten, nachweislich faunistisch qualifiziertes Fachpersonal (z.B. Biologin/Biologe) zum gesamten Bauvorhaben einzusetzen. Die Umweltfachliche Baubegleitung bitten wir der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) umgehend, spätestens jedoch 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten unter Nennung von Personen, Firma und Kontaktdaten anzuzeigen. Zum Be leg, dass ein Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden wurde und die naturschutzfachlichen Maßnahmen eingehalten worden sind, sind Dokumentationen in Form von Berichten/Protokollen (inklusive aussagekräftiger Fotos) erforderlich. Diese sind während der aktiven Bauphasen zumindest zweiwöchentlich anzufertigen und umgehend und unaufgefordert bei der UNB einzureichen.“ f) Werden besonders geschützte Tiere und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, bitten wir diese der zuständigen Naturschutzbehörde umgehend anzuzeigen und das weitere Vorgehen abzustimmen. Gefährdete oder verletzte Individuen sind schonend zu bergen und artspezifisch geeignet zwischenzuhältern.	Die Maßnahme M10 wurde entsprechend angepasst. Die Maßnahme M11 wurde entsprechend angepasst und ergänzt. Die Maßnahme M11 wurde entsprechend angepasst und ergänzt. Die Allgemeinen Auflagen wurden vollständig in den LBP und das AFG übernommen.
------------	---	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
1.8	) Zum Schutz von Kleinsäugetern, Insekten-, Amphibien- und Reptilienarten empfiehlt es sich dringend, gelagerte Holz-, Steinhaufen und die Steinmauer schonend in einer frostfreien Periode, d. h. vom 30.08. bis 01.11. oder vom 01.04. bis 15.06., zu entfernen. Eine (Teil-)Umlagerung in den Randbereich von Grundstücken erhält die Lebensstätten von Tierarten. h) Werden vor oder während der Vegetationsentfernungen Hinweise auf europäisch geschützte Vogelarten und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Raumbezug artspezifisch geeignete Nisthilfen fachgerecht anzubringen. Dabei sind pro Brutplatz mindestens 2 artspezifisch geeigneten Nisthilfen vorzusehen. i) Werden vor oder während zwingend erforderlicher Baumfällungen Hinweise auf Fledermaus-arten und/oder deren Ruhe-/Fortpflanzungsstätten festgestellt, sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Raumbezug geeignete Fledermauskästen fachgerecht anzubringen. Dabei ist mindestens ein Cluster (5-10 Stück) Fledermauskästen pro Quartier vorzusehen. 4. Bei Nicht-Einhalten der Nebenbestimmungen in dieser Stellungnahme macht die UNB von Ihrem Recht zur Untersagung der Maßnahme gemäß § 17 Abs. 8 BNatSchG Gebrauch.	Die Allgemeinen Auflagen wurden vollständig in den LBP und das AFG übernommen. Die Allgemeinen Auflagen wurden vollständig in den LBP und das AFG übernommen. Die Allgemeinen Auflagen wurden vollständig in den LBP und das AFG übernommen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
2.	Amt 66 für Verkehrswesen und Tiefbau, Stadt Mülheim an der Ruhr Für die unmittelbar betroffenen städtischen Verkehrswege ist vor Baubeginn eine Beweissicherung der öffentlich gewidmeten Flächen erforderlich. Ansprechpartner ist der Fachbereich Betrieb und Unterhaltung von Straßen, Herr Kuschel. Kontaktdaten: E-Mail: Robert. Kuschel@muelheim-ruhr.de Tel: 0208 / 455-6682 Frühzeitig vor Baubeginn ist ein Termin mit dem Baustellenmanagement des Amtes für Verkehrswesen und Tiefbau, der Feuerwehr, Polizei und der Straßenverkehrsbehörde anzusetzen, um die Baustellenlogistik zu besprechen, gerade hinsichtlich weiterer Baustellen (hier zum Beispiel die Teil- und kurzfristige Vollsperrung der Steinkampstraße) im Umfeld. Der Ordnung halber wird auch hier auf die fehlerhafte Darstellung der Besitz-/Eigentumsverhältnisse innerhalb der DB-Grunderwerbspläne GrEP_I und GrEP_3 (siehe Anlage 1) hingewiesen.	Wird zur Kenntnis genommen, eine Beweissicherung wird vor und nach der Baumaßnahme durchgeführt Die notwendigen Genehmigungen werden vor Baubeginn mit dem Amt für Verkehrswesen abgestimmt. Wurde in den Unterlagen geändert.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
3	Amt 67 für Grünflächenmanagement und Friedhofswesen, Stadt Mülheim an der Ruhr Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen besteht noch Klärungsbedarf. Die geplante Lärmschutzwand wird vom Bahnhofsgebäude bis zur Brachfläche Hohe Straße südlich der Bahntrasse verlaufen. Somit auch direkt durch die Böschung nördlich der Grünanlage Bahnhof Styrum. Hier soll auch eine Treppe in die Böschung gebaut werden, die zu einer Tür in der Lärmschutzwand, vermutlich als Wartungs- oder auch Fluchtweg, führt. In wie weit diese Baumaßnahme durch die Grünanlage erfolgen muss, ggf. eine Baulast einzutragen oder ein Gestattungsvertrag noch zu schließen ist, bleibt bisher ungeklärt. Es bedarf daher einer weiteren detaillierten Planung, einer Baubeschreibung und der Durchführung von Ortsterminen.	Die Treppe liegt auf bahneigenem Gelände und führt zu einer Fluchttür. Die Tür wird nur im Havariefall genutzt und dient zum Entfluchten im Havariefall. Die erforderlichen Arbeiten werden mit der Stadt abgestimmt. Teilweise müssen für die Anordnung der Blockstufen kleiner Tiefbauarbeiten von außen erfolgen. Die dafür notwendigen Genehmigungen und Schutzmaßnahmen werden im Zuge der Bauausführung durch den AN beantragt und durch die Bauüberwachung begleitet.
3.1	Grünflächenmanagement und Friedhofswesen Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Das Amt für Grünflächenmanagement und Friedhofswesen hat grundsätzlich keine Bedenken, es ist jedoch Nachfolgendes zu beachten. Durch die Bahn wird ein Teilbauwerk auf städtischem Grund, eine Treppenanlage in die Bahnböschung gebaut, die am Ende in der Grünanlage auskommt (siehe Anlagen 1-3, gelbe Linie=Grenze zur städt. Fläche). Hier wird eine Anpassung durch Teilabbruch der kleinen Mauer erforderlich sein und das Setzen von Blockstufen zur Anpassung der Höhenunterschiede. Die Baumaßnahme und Materiallieferung erfolgt größtenteils über Aufgleisung vom Bahngelände. Diese kleinen Tiefbauarbeiten im Bereich der Grünanlage sind jedoch mit Amt 67 abzustimmen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Amt 67 nicht für mögliche Erfordernisse in der Grünanlage als Entfluchtungs-ort haftet. Für die Nutzung der städtischen Fläche für das Teilbauwerk, seine zukünftige Unterhaltung und Haftung durch die Bahn ist ein Gestattungsvertrag mit dem ImmobilienService der Stadt Mülheim an der Ruhr zu schließen.	Wird zur Kenntnis genommen. Ein Gestattungsvertrag zwischen DB-Netz und dem ImmobilienService der Stadt Mülheim an der Ruhr wird geschlossen.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin															
4	Amt 62 für Geodatenmanagement, Vermessung, Kataster und Wohnbauförderung, Stadt Mülheim an der Ruhr Es bestehen keine Bedenken gegen die vorübergehende Inanspruchnahme der beiden u.g. städtischen Flurstücke durch die DB InfraGO AG. <table><tr><th>Gemarkung</th><th>Flur</th><th>Flurstück</th><th>Fläche Inanspruchnahme in m²</th><th>Nutzung</th></tr><tr><td>Styrum</td><td>29</td><td>54</td><td>105</td><td>Montagefläche Sonderbauwerk</td></tr><tr><td>Styrum</td><td>29</td><td>92</td><td>30</td><td>Baustraße</td></tr></table> Zusätzlich wird auf die veralteten Eigentumsflächen in den Grunderwerbsplänen hingewiesen. Die Fläche des P+R-Parkplatzes nördlich des Bahnhofs Styrum befindet sich aktuell im Eigentum der Stadt MH. Sie wird jedoch im Grunderwerbsplan als Fläche im Eigentum der DB Netz AG dargestellt.	Gemarkung	Flur	Flurstück	Fläche Inanspruchnahme in m²	Nutzung	Styrum	29	54	105	Montagefläche Sonderbauwerk	Styrum	29	92	30	Baustraße	Wird zur Kenntnis genommen Wurde in den Grunderwerbsplan angepasst.
Gemarkung	Flur	Flurstück	Fläche Inanspruchnahme in m²	Nutzung													
Styrum	29	54	105	Montagefläche Sonderbauwerk													
Styrum	29	92	30	Baustraße													

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
5	Amt 37 für Brandschutz, Rettungsdienst und Zivil- und Katastrophenschutz [Berufsfeuerwehr] • Allgemein: Alle Flucht- und Rettungstüren in den Lärmschutzwänden LSW 1a u. 1b müssen mit dem Schlüssel A für Überflurhydranten nach DIN 3223, bzw. Sperrpostenschlüssel (Dreikant) von innen und außen geöffnet werden können. Alle im Zusammenhang mit den Flucht- und Rettungstüren notwendigen Podeste und Treppen sind in mind. gleicher Breite/Tiefe wie die Türen auszuführen und ggf. mit entsprechenden Handläufen/Absturzsicherungen usw. zu versehen. Alle Flucht- und Rettungstüren sind entsprechend von innen und außen mit den entsprechenden Kennzeichnungen/Hinweisschildern nach DIN/GUV-V AB in ausreichender Größe auszuzeichnen. <u>LSW 1 a:</u> • km 0,233 Flucht- und Rettungstür / Zugang, Steinkampstr./Bhf Styrum (1,6mx2,2m) - Standort ist so in Ordnung • km 0,628 Flucht- und Rettungstür/ Zugang Hofstr. (1,6mx2,2m) - Standort ist so in Ordnung • Zusätzliche Flucht- und Rettungstüre (1,6x2,2m) / Zugang Hofstr. Parkplatz km 1,066 mit Böschungstreppe und Anbindung zur Hofstr. oder alternativ Vergrößerung/Einbau einer Flucht- und Rettungstüre an Pos. 2.4 Wartungstür km 1,145	Wird zur Kenntnis genommen und in der AU berücksichtigt Die Flucht und Rettungstür wurde bei km 1,145 angeordnet.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	<u>LSW 1b:</u> • Km 116,623 Flucht- und Rettungstür/ Zugang Hauskampstr. (Pos. 2.6) - Standort ist so in Ordnung - <u>alternativ</u> könnte auch das Wartungstor Pos. 2. 7 km 116,673 als Flucht- und Rettungstor entsprechend ausgeführt und beschildert werden • Ausführung des Wartungstors Pos. 2.10 als Flucht- und Rettungstür mit Zugang Hauskampstr. km 116,875 • Ausführung des Wartungstors Pos. 2.13 als Flucht- und Rettungstür mit Zugang Hauskampstr. km 117,150 - alternativ zusätzliches Flucht- und Rettungstor in Höhe km 117,100 Kontakt bei Rückfragen: feuerwehr.einsatzplanung@mulheim-ruhr.de	Das Wartungstor Pos. 2.10 bei km 116,940 kann als Flucht- und Rettungstor angeordnet werden, ein Zugang zur Hauskampstraße ist aufgrund der bestehenden Stützwand und der beengten Platzverhältnisse sowie der Nichteinhaltung von Mindestabständen für Flucht und Rettungswege nicht sinnvoll. Desweiteren ist der Anschluss der Treppenanlage an die bestehende Stützwand statisch nicht nachweisbar. Die LSW wird bis km 117,095 eingekürzt.

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

5.1	Amt 37 für Brandschutz, Rettungsdienst und Zivil- und Katastrophenschutz Ergänzende Stellungnahme vom 08.02.2026 Berufsfeuerwehr Gegen die hier vorgelegte Planung bestehen seitens der Feuerwehr keine Bedenken, wenn die in der Stellungnahme vom 19.05.2025 genannten allgemeinen Punkte zur Öffnung, Ausführung und Kennzeichnung von Flucht- und Rettungstüren beachtet werden. <u>Stellungnahme nach Abstimmung Amt 37 vom 19.05.2026:</u> Richtig ist, dass das Wartungstor 2.10 nicht als Fluchtweg bzw. Zugang auf bzw. von der Hauskampstr. wegen des zu geringen Sicherheitsstreifens/Fußweg werden kann. Wir sind mit ihrem Vorschlag einverstanden, eine zusätzliche Flucht- und Rettungstür zur Hauskampstraße in die bestehende Ziegelwand an km 116,660 zu integrieren. Diese dient dann dem Zugang und zur Entfluchtung des „Grün“- Streifens zwischen neuer Schallschutzwand und Bestandswand zur Hauskampstr. Die Tür muss von Außen mittels FW-Dreikant und von Innen mit einem Panikverschluss geöffnet werden können. Der Fluchtweg ist entsprechend zu kennzeichnen. Den Entfall des Wartungstores an Pos. 2.13, in Verbindung mit der Kürzung der Schallschutzwand bis km 117.095 haben wir zur Kenntnis genommen. In der zur Verfügung gestellten Unterlage 1 - Erläuterungsbericht - vom 12.06.2025 sind Angaben unvollständig bzw. abweichend vom zugehörigen Planwerk der Genehmigungsplanung - Unterlage 3.1-3.5. LSW 1a: Seite 30: Rettungszugang/-ausgang Parkplatz Hofstr. fehlt - (km 1,145) - (in Tabelle 7 Seite 17 vorhanden	Das Wartungstor 2.10 wurde wie abgestimmt in den Planunterlagen belassen. Die zusätzliche Flucht- und Rettungstür zur Hauskampstraße wurde bei Km 116,660 in die Planunterlagen wie abgestimmt übernommen und in der Ausschreibung berücksichtigt. Wird zur Kenntnis genommen. Rettungszugang/-zugang wurde auf Seite 30 ergänzt.
-----	--	---

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
	LSW 1b: Seite 30: angegebener Rettungsausgang/-zugang (km 116,660) ist anders verortet - in den Planunterlagen 3.4 bzw. Tabelle 7 - Erläuterungsbericht (km 116,626) • Seite 30: geplanter Rettungszugang/-ausgang (km 116,940) fehlt - in der Planunterlage 3.5 und Tabelle 7 - Erläuterungsbericht vorhanden	Der Rettungszugang bei Km 116,660 wird nach Abstimmung Amt 37 hergestellt. Der Rettungsausgang km 116,626 wurde auf Seite 30 ergänzt. Der Rettungszugang bei Km 116,940 wird nach Abstimmung Amt 37 nicht umgesetzt und als Servicetor belassen. (Siehe Stellungnahme vom 19.05.2026).
6	Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Stadtentwicklung, Stadt Mülheim an der Ruhr - Keine Stellungnahme eingegangen	Keine Stellungnahme eingegangen
7	Ordnungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr - Keine Stellungnahme eingegangen	Keine Stellungnahme eingegangen
8	<i>Telekom Deutschland GmbH</i> Rückantwort vom 15.05.2025: Bestand und Betrieb vorh. TK-Linien gewährleisten	Wird zur Kenntnis genommen
9	<i>Vodafone GmbH</i> Rückantwort vom 13.05.2025: Keine Betroffenheit	Wird zur Kenntnis genommen
10	<i>Unitymedia NRW GmbH</i> Rückantwort vom 09.05.2025: Keine Betroffenheit	Wird zur Kenntnis genommen

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
11	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH Rückantwort vom 30.04.2025: Keine Betroffenheit Sauerstoff-Fernleitung auf der anderen Bahnseite (Einhaltung Schutzstreifen)	Wird zur Kenntnis genommen
12	Evonik Technology & Infrastructure GmbH Rückantwort vom 06.05.2025: Keine Betroffenheit	Wird zur Kenntnis genommen
13	PLEdoc GmbH (Open Grid) Rückantwort vom 29.04.2025: Keine Betroffenheit	Wird zur Kenntnis genommen
14	Thyssengas GmbH 15.04.2025 Per E-Mail 29.04.2025 BIL-Auskunft Rückantwort vom 29.04.2025: Im Baubereich stillgelegte Gasleitung Weitere Beteiligung an Planvorhaben gewünscht, vor Ausführung Bauanfrage durch Baufirma	Wird zur Kenntnis genommen Baufirma wird informiert
15	Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH Rückantwort vom 16.05.25: keine Bedenken	Wird zur Kenntnis genommen

Vorhaben:

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

Strecke 2184: km 0,220 – km 1,252

Strecke 2291: km 1136,389 – km 117,181

Lärmschutzwände Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Erwiderungen der Vorhabenträgerin

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung der Vorhabenträgerin
16	medl GmbH 15.04.2025 Per E-Mail Keine Rückantwort Es liegt bereits eine Stellungnahme vom 30.01.2019 vor: keine Bedenken	Wird zur Kenntnis genommen
17	Westnetz GmbH 15.04.2025 Per E-Mail Keine Rückantwort Es liegt bereits eine Stellungnahme vom 23.03.2019 vor: keine Bedenken	Wird zur Kenntnis genommen
18	Amprion GmbH 29.04.2025 BIL-Auskunft Im BIL Portal - nicht betroffen	Wird zur Kenntnis genommen
19	RAG Aktiengesellschaft 29.04.2025 BIL-Auskunft Im BIL Portal - nicht betroffen	Wird zur Kenntnis genommen