



**Bezirksregierung Düsseldorf**

**Planfeststellungsbeschluss**

**und**

**Genehmigungsbescheid**

**Az.: 25.17.01.05-01/15-13**

**Planfeststellung  
gemäß den §§ 28 ff des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)  
und Genehmigung gemäß § 9 PBefG  
für die  
Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße  
mit einer Aufzugsanlage**

**Düsseldorf, den 18. Dezember 2014**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Teil A Entscheidung</b>	<b>3</b>
I. Planfeststellung	3
1. Rechtsgrundlage	3
2. Planunterlagen	4
3. Nebenbestimmungen und Hinweise	5
II. Geltungsdauer des festgestellten Planes	6
<b>Teil B Sachverhalt</b>	<b>7</b>
I. Beschreibung des Vorhabens	7
II. Durchführung des Verfahrens	8
III. Stellungnahmen und Einwendungen	9
<b>Teil C Begründung</b>	<b>10</b>
I. Materielle Würdigung	10
1. Planrechtfertigung	10
2. Einwendungen der Träger öffentlicher Belange	11
3. Private Einwendungen	12
4. Berücksichtigung der Umweltbelange	28
II. Gesamtabwägung	31
<b>Teil D Rechtsbehelfsbelehrung und Auslegung/Zustellung</b>	<b>33</b>
<b>Teil E Genehmigungsbescheid (gemäß § 9 PBefG)</b>	<b>35</b>

**A.****Entscheidung****I. Planfeststellung****1. Rechtsgrundlage**

Der von der Stadt Düsseldorf aufgestellte Plan für die Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage wird gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690) in Verbindung mit §§ 73 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) vom 12.11.1999 (GV NW S. 602) – jeweils in der zurzeit gültigen Fassung – von der Bezirksregierung Düsseldorf einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Düsseldorf nach Maßgabe dieses Beschlusses festgestellt.

Das Bauvorhaben ist darüber hinaus - einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen - im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange zulässig. Die Planfeststellung ersetzt alle anderen behördlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Ausnahmegenehmigungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW) außer der gesondert erteilten Genehmigung nach § 9 PBefG (siehe Teil E) und regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen.

Das Vorhaben ist entsprechend den Planunterlagen auszuführen.

## 2. Planunterlagen

Der festgestellte Plan setzt sich aus folgenden mit Prüf- bzw. Sichtvermerk der Bezirksregierung Düsseldorf und der Technischen Aufsichtsbehörde versehenen Unterlagen zusammen:

<b>Anlage</b>	<b>Gegenstand</b>	<b>Maßstab 1 :</b>
1	Antrag vom 05.12.2013	
2	Erläuterungsbericht	
3	Übersichtsnetzplan	ohne
4	Übersichtslageplan	5.000
5	Entwurfspläne	
5.1	Übersichtslageplan, Teilausschnitt Oberfläche Verkehrsführung für den Endausbau	250
5.2	Lageplan Fahrebene, Verteilerebene, Oberflächenebene, Längsschnitt	500
5.3	Grundriss, Querschnitt, Längsschnitt	100
5.4	Leitungsbestandsplan, Teilausschnitt Oberfläche, Verkehrsführung für den Endausbau	250
6	Bauphasenpläne	
6.1	Übersichtslageplan, Teilausschnitt Oberfläche Verkehrsführung während der Bauphase	250
6.2	Baustelleneinrichtungsplan Oberflächenebene	100
6.3	Leitungsbestandsplan, Teilausschnitt Oberfläche, Verkehrsführung während der Bauphase	250
7	Lageplan Schallschutz; Anspruchsvoraussetzung für passiven Schallschutz	250
8	Grundstücksverzeichnis Anspruchsvoraussetzung für passiven Schallschutz	
9	UVP-Screening	
10	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (Stand 12.09.2013)	
11	Schalltechnische Untersuchung (Stand: 25.07.2013)	
12	Schwingungstechnische Untersuchung (Stand 16.05.2013)	
13	Baugrunduntersuchung (Stand 23.04.2013)	
14	Abfalltechnische Klassifizierung	



### **3.3 Schallschutzansprüche**

Aufgrund des Ergebnisses der schalltechnischen Untersuchung vom 25.07.2013 wird für die folgenden Grundstücke der grundsätzliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend § 43 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV im Umfang der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11) festgesetzt:

Kaiserstraße 20

Kaiserstraße 22

Kaiserstraße 22A

Kaiserstraße 24

Kaiserstraße 26

Kaiserstraße 28

Die Ermittlung des jeweiligen konkreten Einzelanspruchs auf Schallschutz wird in einem gesonderten Verfahren nach den Vorschriften der 24. BImSchV ermittelt.

### **3.4 Allgemeines**

- 3.4.1** Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Maßnahme mit den betroffenen Trägern von Versorgungseinrichtungen, insbesondere hinsichtlich der Verlegung oder Sicherung von Leitungen, von anderen Einrichtungen oder wegen sonstiger Arbeiten hieran abzustimmen.
- 3.4.2** Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen enthalten, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.
- 3.4.3** Im Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt. Über etwaige Entschädigungsansprüche ist in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, soweit eine freihändige Übereinkunft zwischen der Stadt Düsseldorf und dem Anspruchsberechtigten nicht zu erzielen ist.
- 3.4.4** Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Finanzierungs- bzw. Förderfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Eine Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens oder einzelner Maßnahmen kann aus diesem Beschluss nicht abgeleitet werden.

## **II. Geltungsdauer des festgestellten Planes**

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird.

**B.****Sachverhalt****I. Beschreibung des Vorhabens**

Der Antrag auf Planfeststellung bezieht sich auf die Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage. Die Maßnahme ist notwendiger Bestandteil eines barrierefreien Gesamtangebotes der Stadtbahn. Mit Ausnahme des U-Bahnhof Nordstraße sind bereits alle U-Bahnhöfe in Düsseldorf mit Aufzugsanlagen ausgestattet. Um den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste auch in diesem U-Bahnhof gerecht zu werden, muss der U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage nachgerüstet werden.

Am nördlichen Bahnsteigende kann man derzeit sowohl über feste Treppen als auch über Fahrtreppen von der Fahrebene über die Verteilerebene zur Oberfläche (Kaiserstraße/ Nordstraße) gelangen. Im Gegensatz dazu ist am südlichen Bahnsteigende in Ergänzung zu den festen Treppen nur eine Fahrtreppe von der Fahrebene zur Verteilerebene vorhanden. Von der Verteilerebene am südlichen Bahnhofskopf gelangt man daher zurzeit nur über eine feste Treppe an die Oberfläche der West-/ Ostseite der Kaiserstraße.

Aufgrund des gewählten Aufzugstandortes im Bereich der Fußgängerquerung Kaiserstraße/ Arnoldstraße/ Kapellstraße ist eine direkte Führung des Aufzugs von der Fahrebene an die Oberfläche möglich. Eine Fußgängerquerung von der Mittelinsel ist an dieser Stelle sowohl auf die östliche als auch auf die westliche Kaiserstraße umsetzbar.

Die Aufzugsanlage wird im südlichen Drittel des Bahnsteigbereiches des U-Bahnhof Nordstraße angeordnet. Sie verbindet die Bahnsteigebene direkt mit dem Straßenniveau in der Kaiserstraße. Mit dem zukünftigen Vertikal-aufzug erreicht man die Oberfläche im Bereich der vorhandenen Verkehrsinsel, welche von derzeit 1,90 m auf 2,50 m verbreitert und bis zum Aufzug verlängert wird. Der durch Lichtsignalanlage gesicherte Fußgängerüberweg vom östlichen als auch vom westlichen Gehweg der Kaiserstraße dient zukünftig sowohl als Zu- bzw. Ausgang der Aufzugsanlage als auch wie bisher zur Querung der Kaiserstraße. Diese Querung wird mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet.

Die Aufzugskabine erhält behindertengerechte Abmessungen. Die Einhausung des Aufzugs wird sowohl im Straßenniveau als auch im Bahnsteigbereich transparent ausgeführt.

Für die Erstellung des Aufzuges und die Verbreiterung der Verkehrsinsel ist das östliche, stadtauswärts führende Straßenbahngleis südlich der Kapellstraße nach Osten zu verlegen. Der Anschluss der neuen Gleisanlage an die Bestandsgleise erfolgt nördlich im Bereich Kaiserstraße 14 und südlich im Bereich Kaiserstraße 28.

Die 3 Fahrstreifen des Individualverkehrs auf der östlichen Straßenseite erhalten eine neue Fahrstreifenaufteilung und verschieben sich wegen der Gleisverlegung in diesem Bereich ebenfalls zur Ostseite. Der östliche Gehweg muss deshalb im Bereich der Kaiserstraße 24 bis 28A in der Breite reduziert werden.

Auf der westlichen Seite der Kaiserstraße bleibt die Bestandsituation bezüglich der Gleistrasse der Straßenbahn, der Fahrstreifen des Individualverkehrs sowie der Gehwegbreite unverändert.

Die weiteren, mit der Maßnahme einhergehenden Straßenumbauten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Im Übrigen wird auf die Darlegungen im Erläuterungsbericht verwiesen.

## **II. Durchführung des Verfahrens**

Die Stadt Düsseldorf beantragte am 05.12.2013 für die vorstehend geschilderte Aufzugsnachrüstung am U-Bahnhof Nordstraße die Planfeststellung nach den §§ 28 ff PBefG sowie die Erteilung einer Genehmigung nach § 9 PBefG.

Nach Prüfung der Planunterlagen wurde das Anhörungsverfahren am 20.01.2014 eingeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 27.01.2014 bis 26.02.2014 (einschließlich) bei der Stadt Düsseldorf während der Dienststunden zu Jedermanns Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht worden. Ende der Einwendungsfrist war der 12.03.2014.

Mit Schreiben vom 20.01.2014 wurden die Planunterlagen den Trägern öffentlicher Belange (TöB) zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Zu den während der gesetzlichen Frist eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat sich die Stadt Düsseldorf schriftlich geäußert. Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin die Beteiligten unter Übersendung des sie betreffenden Teils der Gegenäußerung mit Schreiben vom 17.09.2014 zum Erörterungstermin am 29.10.2014 eingeladen. Dieser Erörterungstermin ist zudem vorab ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 29.10.2014 im Dienstgebäude Cecilienallee 2 der Bezirksregierung Düsseldorf erörtert. Die Nie-

derschrift zum Erörterungstermin wurde an die Teilnehmer am 18.11.2014 versandt.

### **III. Stellungnahmen und Einwendungen**

**1.** Folgende Träger öffentlicher Belange (TöB) haben keine Einwendungen oder Bedenken zu der Planung vorgebracht:

- Stadtverwaltung Düsseldorf
- Polizeipräsidium Düsseldorf
- Rheinbahn AG
- VBG Berufsgenossenschaft, Hamburg

**2.** Forderungen, Bedenken, Anregungen oder Hinweise der folgenden TöB und Institutionen sind durch die Gegenäußerungen der Stadt Düsseldorf erledigt bzw. ausgeräumt oder als Auflagen und Hinweise in diesen Beschluss (siehe Teil A.I.3. und Teil E.) aufgenommen.

- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25 (Technische Aufsichtsbehörde – TAB)
- Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Landschaftsbehörde - HLB)
- Stadtwerke Düsseldorf AG
- Deutsche Telekom
- Unitymedia Kabel NRW

**3.** Es wurden folgende private Einwendungen erhoben:

Gegen die offengelegten Planunterlagen wurden 10 private Einwendungen erhoben.

Die privaten Einwendungen sind aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert (Schlüssel Buchstabe A-K).

## C.

**Begründung****I. Materielle Würdigung****1. Planrechtfertigung**

Die Planfeststellung leitet ihre Rechtfertigung nicht etwa schon aus sich selbst ab, sondern sie ist im Hinblick auf die von ihr ausgehende Wirkung auf Rechte Dritter für die jeweilige konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig.

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachgesetzes, vernünftigerweise geboten ist. Dafür reicht es aus, dass es mit diesen Zielen übereinstimmt, so dass die Zulassung des Vorhabens im Allgemeinwohlinteresse erforderlich erscheint. Nur wenn das Vorhaben von vornherein nicht mit den Zielen des Gesetzes in Einklang steht, ist es nicht vernünftigerweise geboten (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14/00).

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) lässt hinreichend deutlich erkennen, dass es insbesondere der Bewältigung des Personennahverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsbereich dient und den Zweck verfolgt, die Wohngebiete, Arbeitsstätten und sonstigen Einrichtungen im örtlichen Ballungsraum für den Einzelnen mit öffentlich zugänglichen Verkehrseinrichtungen erreichbar zu machen. Dazu gehört auch, dass durch die Änderung und den Ausbau bestehender Verbindungen die Bedingungen für den zügigen Straßenbahnverkehr verbessert werden (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 08.10.2002, 1 D 291/02).

Das beantragte Vorhaben entspricht den Zielen des Fachgesetzes. Mit der Verwirklichung des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens werden durch die Stadt Düsseldorf unmittelbar zum Wohl der Allgemeinheit öffentliche Aufgaben des ÖPNV im Sinne des PBefG wahrgenommen.

Verkehrlich sind die in die Planung einbezogenen Maßnahmen zur Gewährleistung und Verbesserung des Straßenbahnverkehrs geboten und sinnvoll.

Die Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage ist notwendiger Bestandteil eines barrierefreien Gesamtangebotes der Stadtbahn. Mit Ausnahme des U-Bahnhof Nordstraße sind bereits alle U-Bahnhöfe in Düsseldorf mit Aufzugsanlagen ausgestattet. Um den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste auch in diesem U-Bahnhof gerecht zu werden, muss der U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage nachgerüstet werden.

Die gewählte Lösung ist verkehrlich, betrieblich und auch wirtschaftlich geboten.

Im Übrigen wird zur weiteren Begründung der Maßnahme auf Teil B.I. dieses Beschlusses und auf den Erläuterungsbericht verwiesen.

Die Stadt Düsseldorf hat in den Antragsunterlagen schlüssig dargelegt, dass das Vorhaben insgesamt aus v. g. Gründen zur verkehrlichen Verbesserung sowie auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten vernünftigerweise geboten und sinnvoll ist, so dass sowohl die Planrechtfertigung wie auch das besondere öffentliche Interesse an der Verwirklichung der Maßnahme festzustellen ist.

## **2. Einwendungen der Träger öffentlicher Belange**

### **Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25 (Technische Aufsichtsbehörde - TAB)**

(Schreiben vom 10.03.2014 - 25.18-01.11.06)

Bei den Auflagen der TAB handelt es sich nicht um Einwendungen, sondern um allgemeine Forderungen im Rahmen der technischen Aufsicht.

Die Stadt Düsseldorf erklärt sowohl in der Gegenäußerung als auch im Erörterungstermin, dass die Auflagen der TAB akzeptiert und berücksichtigt werden (siehe Teil A.I. Ziffer 3.1 und Teil E.).

### **Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51 (Höhere Landschaftsbehörde - HLB)**

(Email vom 24.02.2014)

Die von der HLB formulierten Nebenbestimmungen wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (siehe Teil A.I. Ziffer 3.2). Im Rahmen der Gegenäußerung und im Erörterungstermin wurden die Nebenbestimmungen von der Stadt Düsseldorf akzeptiert.

#### **Leitungsträger:**

**Stadtwerke Düsseldorf AG,**

**Deutsche Telekom Technik GmbH,**

**Unitymedia NRW GmbH**

Die Leitungsträger haben zum Teil Forderungen erhoben, teilweise keine Bedenken geäußert.

Die Forderungen der Leitungsträger hinsichtlich Berücksichtigung und Abstimmung zu ihren Leitungen werden von der Stadt Düsseldorf erfüllt. Unter A.I. Ziffer 3.4.1 wurde eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen.

### 3. Private Einwendungen

#### (Schlüssel-Buchstaben A-K)

Es wurden von Anliegern private Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen betreffen zum überwiegenden Teil dieselben Themenbereiche. Sie konnten daher zu mehreren Themenbereichen zusammengefasst geprüft werden. Die angeführten jeweiligen Punkte beziehen sich auf die Gliederung der insoweit identischen Einwendungsschreiben und die entsprechend hierzu erstellte Synopse der Stadt Düsseldorf.

Die zusätzlich angeführten Schlüssel-Buchstaben beziehen sich auf zusätzlich geäußerte, individuelle Einwendungen einzelner Einwender.

#### 3.1 Themenbereich „Variantendarstellung“

##### [Punkte 1, 14, 20]

Die Einwender führen in ihren Einwendungsschreiben einleitend an, dass sie bereits Anfang 2011 über 1000 Unterschriften gegen den jetzt veröffentlichten Umbau eingereicht haben. Ergänzend wird von den Einwendern ausgeführt, dass der Aufzug nicht an der engsten Stelle der Kaiserstraße errichtet werden müsse.

Hierzu erwidert die Stadt Düsseldorf, dass die zur Planfeststellung beantragte Variante A („durchgehende“ Aufzugsanlage im südlichen Drittel des U-Bahnhof) von der Bezirksvertretung 1, dem zuständigen Ordnungs- und Verkehrsausschuss und dem Rat der Stadt Düsseldorf nach umfangreicher und ausführlicher Beratung mehrheitlich beschlossen wurde. Zuvor seien mehrere Standorte für „durchgehende“ und „gebrochene“ Aufzugsvarianten untersucht worden. Die einzelnen Standortvarianten werden in der Gegenäußerung mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen dargestellt. Die erforderliche Zustimmung der Behindertenvertretung sei im Rahmen einer ersten Auswahl nur für einen durchgehenden Aufzug erteilt worden. Die Prüfung der baulichen Möglichkeiten für die Varianten mit einem durchgehenden Aufzug ergaben 2 Alternativen, die Variante A am südlichen Ende der Haltestelle U-Bahnhof Nordstraße (beantragte Variante) und die Variante D im nördlichen Bereich des U-Bahnhof Nordstraße in Höhe der Nordstraße. Die Abwägung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante durch die Stadt Düsseldorf erbrachte die Entscheidung zur Realisierung der Variante A. Dieser Entscheidung haben die Gremien zugestimmt.

Im Erörterungstermin wurde der schriftlich geäußerte Vorwurf aller Einwender, dass die von den Einwendern vorgeschlagene Variante zur Errichtung der Aufzugsanlage in Höhe der Nordstraße nicht untersucht worden sei, vom **Einwender Schlüssel D** nochmals vorgetragen. Die Einwender halten diese

Variante sowohl für realisierbar als auch von Vorteil gegenüber der Variante A. So sei der Standort schon einmal für die nördliche Entrauchung im Gespräch gewesen. Leitungen etc. dürften dort demnach nicht liegen.

Bei näherer Betrachtung von Planunterlagen im Erörterungstermin konnte mit dem **Einwender Schlüssel D** einvernehmlich festgestellt werden, dass die von den Einwendern vorgeschlagene Variante in etwas veränderter Fassung der von der Stadt Düsseldorf geprüften Variante D entspricht.

Die Einwender sind der Auffassung, dass die Kaiserstraße in Höhe der Nordstraße wesentlich breiter sei als am südlichen Ende der Haltestelle U-Bahnhof Nordstraße, wodurch i.E. eine Aufspreizung der Fahrspuren im nördlichen Teil der Kaiserstraße ohne Nachteile für die Fußgänger und Radfahrer möglich sei. Hierzu weist die Stadt Düsseldorf in der Gegenäußerung darauf hin, dass die Fahrsaubreite entgegen der Auffassung der Einwender im nördlichen Abschnitt der Kaiserstraße stadtauswärts im Bestand nicht breiter sei. Die Fahrspuren würden erst in der Fischerstraße breiter.

Auf den Hinweis der Einwender, dass die Straßenbahngleise in Höhe der Nordstraße eventuell beide östlich um den Aufzug geführt werden könnten und dadurch die Fahrbahn Richtung Süden nicht verändert werden müsse, führt die Stadt Düsseldorf in ihrer Gegenäußerung aus, dass die Gleise im Rahmen der Bauphase und für den Endausbau verlegt werden müssten. Darüber hinaus seien an diesem Standort die Platzverhältnisse an der Oberfläche für den Aufzug sehr eng. Erforderlich sei die Errichtung einer ausreichend breiten Mittelinsel. Dies hätte zur Folge, dass die Fahrstreifen für Linksabbieger in Richtung Scheibenstraße verkürzt werden müssten was zur weiteren Folge hätte, dass sich dadurch auch die entsprechende Aufstellfläche für die Linksabbieger verringern würde. Dadurch sei zu erwarten, dass zumindest durch längere Fahrzeuge die Gleise blockiert würden. Außerdem sei an dieser Stelle nur die Anordnung einer Fußgängerquerung zur westlichen Kaiserstraße möglich. Durch die Errichtung der erforderlichen Lichtsignalanlage hätte dies auch den Wegfall von 2-3 Parkplätzen zur Folge.

Die Stadt Düsseldorf stimmt den Einwendern zu, dass die Kosten der Gleisverlegung im Rahmen der Variante D (nördliche Variante) geringer ausfallen würden als bei der geplanten Variante A (südliche Variante). Sie führt aber aus, dass stattdessen höhere Kosten für den Fahrleitungsbau (Lage nahe einem Knotenpunkt) anfallen würden.

Aus Sicht der Einwender ist der Standort am nördlichen Ende der Kaiserstraße auch deshalb von Vorteil, da dieser näher an der Nordstraße liege. Es sei davon auszugehen, dass potenzielle Nutzer des Aufzugs zu dieser Einkaufsstraße wollten. Der Weg von der südlichen Variante A zur Nordstraße sei jedes Mal ca. 100 m länger. Dies könne insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen entscheidend sein. Hierzu wird von der Stadt Düsseldorf ausgeführt, dass die Zustimmung der Behindertenvertretung an einen durchgehenden Aufzug gebunden sei. Ein durchgehender Aufzug der Varian-

te D sei mit der Einschränkung verbunden, dass an diesem Punkt nur eine Fußgängerüberquerung zur Westseite der Kaiserstraße möglich sei.

In einer ergänzenden Betrachtung der Varianten im Vergleich ergänzt die Stadt Düsseldorf nach dem Erörterungstermin die Argumentation hierzu mit dem Hinweis, dass für das Erreichen der Nordstraße die Querung von 4 Fahrbahnen über signalisierte Furten erforderlich werde. Eine direkte Anbindung der östlichen Kaiserstraße erfordere eine dritte Lichtsignalanlagen-Phase, was zu einer nicht akzeptablen Reduzierung der Leistungsfähigkeit im IV der Kaiserstraße führen würde.

Die Variante D hat nach Einschätzung der Einwender ebenso den Vorteil, dass bei der Realisierung kein Baum gefällt werden müsse und dass Parkplätze wegen des breiten Gehweges Richtung Westen verlegt werden könnten. Die Stadt Düsseldorf stimmt den Einwendern insoweit zu, dass kein Baum gefällt werden müsste. Sie widerspricht jedoch bezüglich der Parkraumsituation, da 2-3 Stellplätze für die Signalanlagen zur Sicherung der westlichen Fußgängerquerung entfallen würden.

Weitere Einwendungen werden vorgetragen zur Gestaltung des Straßenbereichs bei Ansiedlung des Aufzugs im nördlichen Bereich an der Nordstraße. So wird ausgeführt, dass in Fahrtrichtung Norden bereits eine Ampel existiere. Für die Fahrtrichtung Süden reiche die vorhandene Fußgängerquerung Fischerstraße bis zur Straßenmitte aus. Verwiesen wird erläuternd auf entsprechende Straßengestaltungen im Stadtgebiet Düsseldorf, wie auf der Corneliusstraße (Ampelanlagen, Schleppkurven) sowie die Lage der Aufzüge an den U-Bahn-Haltestellen Steinstraße und Oststraße hinsichtlich der Verringerung der Fahrbahnbreite. Die Stadt Düsseldorf führt hierzu aus, dass das Beispiel Corneliusstraße aufgrund der Rahmenbedingungen wie die vorhandene Kreuzungsgeometrie sowie das Verkehrsaufkommen nicht vergleichbar seien. Dem Hinweis auf die Lage der Aufzüge an der Steinstraße und der Oststraße könne ebenfalls nicht gefolgt werden. Auch hier unterscheiden sich die Kreuzungsgeometrie und das Verkehrsaufkommen von dem am U-Bahnhof Nordstraße. I.Ü. unterliege die Gestaltung von Verkehrsanlagen dem einschlägigen Regelwerk und könne nicht ausschließlich zugunsten einer „Verschönerung“ angepasst werden.

Die Einwender sind der Auffassung, dass die Breite der Kaiserstraße am Ort der Variante D kostensparend dazu genutzt werden könnte, die Baustelleneinrichtung in direkter Nähe zur Baustelle vorzunehmen. Diese Fläche ist nach Ausführung der Stadt Düsseldorf nicht auskömmlich. Somit müsste auch hier am Baufeld noch eine weitere Baustelleneinrichtungsfläche eingerichtet werden. Diese würde möglichst nahe am Baufeld angesiedelt. Während der Bauarbeiten könne nach Auskunft der Stadt Düsseldorf entgegen der Einschätzung der Einwender auch der heutige lichtsignalgeregelte Überweg Kapellstraße/ Arnoldstraße nicht genutzt werden. Der Überweg werde nach Ende der Bauarbeiten wieder eingerichtet.

Letztlich sind die Einwender zu diesem Themenbereich der Auffassung, dass durch die Ansiedlung der Aufzugsanlage in Höhe der Nordstraße die Kaiserstraße durch einen weiteren Fußgänger- und Radfahrüberweg in der Achse der Nordstraße bürgerfreundlicher werde. Diesen Einwand hält die Stadt Düsseldorf für unbegründet, da gegenüber dem heutigen Zustand insgesamt keine Verschlechterung der Querungs- und Zugangssituation stattfinde. Sie werde um einen zusätzlichen mobilitätsgerechten Zugang erweitert.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

#### *Entscheidung*

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Maßnahme soll nach Abwägung der betrieblichen, verkehrlichen und übrigen privaten Belange in der beantragten Form umgesetzt werden.

Die Stadt Düsseldorf hat in nicht zu beanstandender Weise eine Variantenwahl durchgeführt und sich für die Variante entschieden, die einerseits den gewünschten Zweck erfüllt und andererseits die Beeinträchtigungen für die Betroffenen auf einen hinnehmbaren Umfang beschränkt.

Der U-Bahnhof Nordstraße ist der letzte U-Bahnhof im Stadtgebiet Düsseldorf, der noch nicht mit einer Aufzugsanlage ausgestattet ist. Um zur Vervollständigung eines barrierefreien Gesamtangebotes der Stadtbahn den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste auch in diesem U-Bahnhof gerecht zu werden, muss der U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage nachgerüstet werden. Zur Umsetzung der Maßnahme hat die Stadt Düsseldorf nach geeigneten Möglichkeiten gesucht und verschiedene Varianten erarbeitet. Von den 4 möglichen Varianten wurden aufgrund der fehlenden Zustimmung der Behindertenvertretung die Varianten B und C ausgeschlossen, da diese eine sog. „gebrochene Aufzugsanlage“ zum Inhalt hatten. Gefordert wurde von der Behindertenvertretung eine durchgehende Aufzugsanlage, diese ist in den Varianten A und D enthalten. Dieser Vorauswahl zugunsten nur der „durchgehenden“ Varianten ist im Hinblick auf die angestrebte bestmögliche Erreichung des Ziels der Barrierefreiheit zuzustimmen.

Die Variante A sieht vor, dass der Aufzug im Straßenbereich der Kaiserstraße in der vorhandenen Mittelinsel südlich der Kreuzung mit der Kapellstraße/Arnoldstraße errichtet wird. Zusätzlich zu dieser Variante A verblieb noch die Variante D in der näheren Betrachtung. Die Variante D sieht eine Errichtung der Aufzugsanlage im nördlichen Bereich des U-Bahnhof Nordstraße vor.

Die Realisierung der Variante D bedeutet eine Errichtung der Aufzugsanlage auf der Kaiserstraße in Höhe der Einmündung zur Nordstraße. Diese Variante, die von den Einwendern bevorzugt wird, hat gegenüber der beantragten

Variante A einige objektive Nachteile, die ausschlaggebend für die Entscheidung gegen die Realisierung sind.

Aufgrund der baulichen Struktur des U-Bahnhof Nordstraße und der Forderung zur Errichtung des Aufzugs in der Mitte des Bahnsteiges würde die Aufzugsanlage bei Realisierung der Variante D im Straßenbereich westlich neben der Abbiegung der straßenbündigen Gleise von der Kaiserstraße in die Nordstraße errichtet werden müssen. Hierfür müsste eine Mittelinsel in ausreichender Größe geschaffen werden, die den Sicherheitsanforderungen entspricht. Diese Mittelinsel würde zu einer Reduzierung der Aufstellfläche für den Linksabbiegerverkehr in die Scheibenstraße führen. Dadurch ist zu erwarten, dass insbesondere durch längere Fahrzeuge regelmäßig die Straßenbahngleise blockiert werden.

Eine Anbindung der Mittelinsel für Fußgänger wäre darüber hinaus nur einseitig zur Westseite der Kaiserstraße verkehrlich sinnvoll möglich. Eine direkte Anbindung an die Ostseite der Kaiserstraße sowie an die Nordstraße würde nicht nur den Rückstaubereich der Linksabbieger in die Scheibenstraße weiter verringern, sondern zusätzlich die Errichtung einer weiteren (dritten) Lichtsignalanlage an dieser Stelle erfordern. Hierdurch würde es zu einer nicht akzeptablen Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Kaiserstraße für den Individualverkehr führen. Die Kaiserstraße ist im Verkehrswegeplan der Stadt Düsseldorf als Hauptverkehrsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen eingestuft und dementsprechend ausgebildet. Einschränkungen des Verkehrsflusses können deshalb dauerhaft nicht hingenommen werden. Darüber hinaus müssten die Fahrstreifen der Kaiserstraße stadteinwärts in Richtung Fußweg verschwenkt werden. Dies würde dazu führen, dass bei der beizubehaltenden Fahrstreifenaufteilung der sich dann ergebende westliche Fahrbahnrand und der Abstand des Lichtraumprofils im Bereich der Stützmauer der Treppe zum U-Bahnhof liegen. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar.

Demgegenüber steht im südlichen Bereich der Haltestelle U-Bahnhof Nordstraße bereits ein Mittelstreifen in der Kaiserstraße zur Verfügung, in der der Aufzugsstandort angesiedelt werden kann. Die derzeit 1,90 m breite Insel soll auf 2,50 m verbreitert und zur Errichtung der Aufzugsanlage hergerichtet werden. Durch die erforderliche Verschwenkung des stadtauswärts führenden (östlichen) Gleises wird eine Anpassung des Straßenraums der Kaiserstraße im Bereich östlich der Gleisanlagen erforderlich. Weitere Einschränkungen für den Individualverkehr sind nicht vorgesehen bzw. zu erwarten.

Durch die Beschränkung für Fußgänger aufgrund der einseitigen Anbindung der Mittelinsel an die Westseite der Kaiserstraße im Bereich der Variante D würde insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen der Zugang zur Nordstraße erheblich erschwert. Zum Erreichen der Nordstraße (Einkaufsstraße) wäre es erforderlich, vier Fahrbahnen über signalisierte Furten zu überqueren. Im Gegensatz dazu wären von dem südlichen Aufzugsstandort

bei zweifellos längerem Streckenverlauf nur eine signalgesteuerte Straßenquerung (Kaiserstraße; bereits vorhanden) sowie die Querung der nicht signalgesteuerten Kapellstraße erforderlich.

Durch Beschluss des zuständigen Ausschusses und des Rates der Stadt Düsseldorf wurde entschieden, die Variante A am südlichen Ende des U-Bahnhof Nordstraße umzusetzen.

Zutreffend ist, dass durch die Variante D keine Bäume, durch die Variante A aber 2 Bäume entfallen müssen. Dieser Wegfall ist auch nach Einschätzung der Umweltbehörden hinnehmbar. Der Ersatz der entfallenden Bäume wird in unmittelbarer Nähe kompensiert.

Der Wegfall der 5 Stellplätze durch die Verschwenkung der Fahrstreifen der Kaiserstraße in Höhe der Häuser Nrn. 22 – 28A kann nicht kompensiert werden. Der Wegfall der Parkplätze ist jedoch hinzunehmen.

Die weiteren Einzelaspekte werden in den nachfolgenden Themenbereichen noch angesprochen und bedürfen hier keiner weiteren Abwägung.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Variantenauswahl der Stadt Düsseldorf nicht zu beanstanden ist. Die Realisierung der Variante D hätte aus verkehrlicher Sicht erheblich größere Nachteile und Gefahrenpotentiale als der durch die Umsetzung der Variante A zu erwartende Wegfall von 5 Parkplätzen und 2 Bäumen. Die zunächst wegfallenden Bäume werden in unmittelbarer Nähe durch Neuanpflanzungen kompensiert, der Wegfall der Parkplätze wiegt weniger schwer, da u.a. an der Scheibenstraße ein öffentliches Parkhaus zur Verfügung steht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **3.2 Themenbereich „Lärm einschließlich Gesunderhaltung“**

***[Punkt 3, 12, 18 sowie Einwender Schlüssel I, Schlüssel F, Schlüssel E, Schlüssel B, Schlüssel A, Schlüssel G und Schlüssel D (jeweils 01)]***

Die Einwender führen in der einheitlichen Stellungnahme aus, dass die geplanten Maßnahmen das Eigentum und die Gesundheit der Bewohner an der Kaiserstraße gefährden und die Lärmbelastigung weiter auf ein unzumutbares Niveau ansteige. Das liege u.a. daran, dass der schallschluckende Effekt durch die Fällung 2er Bäume weg falle. Die Kaiserstraße sei laut städtischen Erhebungen einer der Lärmbrennpunkte tags und nachts; eine weitere Erhöhung des Lärms widerspreche dem Recht der Bürger auf eine verbesserte verträgliche Umwelt. Letztlich weisen die Einwender darauf hin, dass die Werte der zulässigen Lärmbelastigung – und diese würden durch den Wegfall der Parkbuchten und Bäume für die Anwohner noch mehr steigen - einer Korrektur bedürfen, weil schon bei deutlich niedrigeren Werten Gesundheitsbeeinträchtigungen wegen der dauerhaften Lärmbelastigung unausweichlich seien.

Die Stadt Düsseldorf führt in ihrer Gegenäußerung hierzu zunächst allgemein aus, dass im Bereich der Kaiserstraße die Dauerschallpegel durch den Straßenverkehr teilweise schon heute über den Werten von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht liegen. Oberhalb dieser Werte könne eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden. Die durch den Umbau zu erwartenden Pegelanhebungen betragen maximal 1 dB(A).

Nach den Vorgaben der 16. BImSchV ergäben sich bereits bei geringfügigen Pegelanhebungen durch einen erheblichen baulichen Eingriff ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, wenn der Ausgangspegel über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegt. Von der Stadt Düsseldorf wurde daher aufgrund möglicher Ansprüche für jeden Immissionsort der Einwender eine konkrete Betrachtung durchgeführt. In der Gegenäußerung wird für jeden Einwender aufgeführt, ob Ansprüche auf (passiven) Schallschutz dem Grunde nach bestehen. Dies treffe entsprechend der Gegenäußerung auf die Einwender Schlüssel A, B, C, E, G, H und K zu. Die Stadt Düsseldorf weist weiter darauf hin, dass der konkrete Anspruch auf Schallschutz in einem gesonderten Verfahren geprüft werde.

Bezüglich des von den Einwendern angeführten schallschluckenden Effektes der Bäume führt die Stadt Düsseldorf aus, dass einer Begrünung erst ab einer Tiefe von 50 m mit dichtem Unterholz eine lärmindernde Wirkung zugesprochen werde. Es sei zwar bekannt, dass eine Schallquelle, die durch einzelne Bäume weniger oder nicht sichtbar sei, auch akustisch weniger wahrgenommen werde. Dies habe aber keinen Einfluss auf die tatsächliche Höhe der Schallpegel.

Die o.a. Einzeleinwendungen enthalten zusätzlich die Sorge um die langfristige Gesunderhaltung der Einwender selbst und deren Familien, den Mietern im Besonderen und den anderen Anwohnern der Kaiserstraße im Allgemeinen. Die Stadt Düsseldorf führt hierzu in der Gegenäußerung aus, dass weder durch den Bau noch durch den Betrieb der Aufzugsanlage eine Gesundheitsgefährdung erzeugt werde.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von dem durch die Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter die Lärmbetrachtung noch einmal erläutert. Der **Einwender Schlüssel D** führte aus, dass nach seiner Wahrnehmung die Lärmsituation auf der Westseite der Kaiserstraße schlechter sei als auf der Ostseite. Hierzu führte der Gutachter aus, dass diese subjektive Wahrnehmung nicht durch objektive Messergebnisse bestätigt werde. Von der Stadt Düsseldorf wird noch einmal klarstellend ausgeführt, dass aufgrund der bestehenden Vorbelastung trotz der geringfügigen Änderung der Lärmwerte um max. 1 dB(A) bei einigen Einwendern ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach bestehe.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

### *Entscheidung*

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen, soweit keine Ansprüche auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt wurden (für die Einwender Schlüssel A, B, C, E, G, H und K).

Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Werden im Falle des § 41 BImSchG die in der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Nach § 3 der 16. BImSchV ist der maßgebliche Beurteilungspegel für Straßen und für Schienenwege nach den Anlagen 1 und 2 zu der VO zu berechnen. Im vorliegenden Verfahren wurden die Beurteilungspegel für die beantragte Errichtung der Aufzugsanlage und die damit erforderliche Verschiebung des östlichen Gleises und der Fahrstreifen der Straße in einem von der Stadt Düsseldorf beauftragten Lärmgutachten nach den Regelungen der 16. BImSchV ermittelt.

Gemäß § 1 der 16. BImSchV liegt durch die geplanten baulichen Veränderungen an der Gleisanlage und an der Straße keine wesentliche Änderung i.S.v. § 1 Abs. 2 Ziffer 1 der 16. BImSchV an öffentlichen Verkehrsflächen vor.

Eine wesentliche Änderung gem. Ziffer 2 liegt dann vor, wenn der Verkehrslärm durch die bauliche Änderung um mindestens 3 dB(A) zunimmt oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Nach Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) und die Planfeststellungsbehörde bestehen keine Hinweise für eine Fehlerhaftigkeit der Berechnungen. Insbesondere wurden die vorgeschriebenen Verfahren angewandt.

Durch die Aufzugsanlage an sich ergeben sich keine Erhöhungen der Lärmimmissionen. Diese ergeben sich (teilweise) durch die Verschwenkung des östlichen Gleises und der östlichen Fahrstreifen stadtauswärts.

Die nach der 16. BImSchV hier einzuhaltenden Grenzwerte für ein „Mischgebiet“ von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) werden durch die Straßenbahn im betroffenen Bereich an einigen Immissionspunkten nachts überschritten. Die höchsten ermittelten Beurteilungspegel betragen 62 dB(A) tags sowie 55,2 dB(A) nachts am Haus Kaiserstraße 6. An allen diesen Punkten liegen Überschreitungen aber bereits im Bestand vor. An keinem der Punkte nehmen die Immissionen zu, an den meisten gehen sie sogar zurück. Eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV liegt daher nicht vor. An allen anderen Immissionsorten liegen die Werte (teilweise deutlich) niedriger. Gleichzeitig nehmen die Lärmimmissionen aus der Straßenbahn an fast allen Immissionsorten um bis zu 2 dB(A) ab, nur an einem Ort nehmen sie geringfügig um bis zu 1 dB(A) zu, ansonsten bleiben sie gleich. Somit bestehen aus dem Straßenbahnumbau keine Lärmschutzansprüche und auch ansonsten so gut wie keine Verschlechterungen, nur an einem Immissionsort in einem zumutbar geringen Ausmaß.

Der Umbau von Verkehrsflächen des Individualverkehrs (IV) ist nur insoweit Gegenstand dieser Planfeststellung, als es als Folge der Gleisverschiebung zu Fahrstreifenverschiebungen kommt. Hierdurch ergibt sich im Bereich der Kaiserstraße auf der östlichen Seite eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Die Immissionen des IV erhöhen sich an 6 Immissionsorten maximal um 1 dB(A) tags und nachts bei bereits bestehenden hohen Vorbelastungen von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Die wesentliche Änderung wurde von der Stadt Düsseldorf auch festgestellt und anerkannt. Aktiver Lärmschutz ist im Straßenraum nicht möglich. Die Eigentümer der betroffenen Gebäude Kaiserstraße 20, 22, 22A, 24, 26 und 28 haben deshalb Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Der grundsätzliche Anspruch ist auch in A.I. Ziffer 3.3 festgelegt. Dieser Anspruch ist im gesonderten Verfahren nach den Vorgaben der 24. BImSchV konkret zu prüfen. Über die festgestellten Ansprüche hinaus ergeben sich für die Lärmimmissionen aus Straßenverkehr unwesentliche Veränderungen zwischen -2 dB(A) und +1 dB(A). Weitere Ansprüche oder unzumutbare Beeinträchtigungen bestehen somit nicht.

Zur Feststellung, ob trotz der allenfalls geringfügigen Lärmzunahmen und Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV wegen der vorhandenen Vorbelastung an Verkehrslärm durch den IV Lärmschutzansprüche bestehen könnten, wurde auch der Summenpegel aus Straßenbahn und IV ermittelt. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle – d. h. die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle oder die in rechtlicher Würdigung der Lärmwirkungsforschung zu bestimmende Schwelle der Gesundheitsgefährdung - wird vom Bundesverwaltungsgericht für allgemeine Wohngebiete grundsätzlich bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts angenommen. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen würden dann entstehen, wenn durch die hier beantragte Maßnahme die Lärmwerte zu-

nehmen und die vorgenannten Schwellen erreicht oder weiter als bisher überschritten werden.

Vom Bundesverwaltungsgericht wurden allerdings nur Werte für allgemeine Wohngebiete formuliert. Für z.B. Mischgebiete wurden vom Gericht keine Hinweise gegeben. Da in der 16. BImSchV die Grenzwerte für Mischgebiete um 5 dB(A) höher liegen als für allgemeine Wohngebiete, wurde in Anlehnung daran eine Gesamtlärbewertung für Mischgebiete anhand der oberen Richtwerte von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts durchgeführt. Im vorliegenden zu beurteilenden Fall ist der Summenpegel in Teilabschnitten über 65 dB(A) nachts und 75 dB(A) tags und damit über den Werten, die die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs als Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums nennt. Dort wo der Summenpegel über den Schwellenwerten liegt, wird es an 6 Immissionsorten auch lauter. Daraus ergibt sich aus der Betrachtung der Summenpegel an diesen 6 Immissionsorten ein Anspruch auf Lärmschutz. Hierbei handelt es sich aber um dieselben Immissionsorte, für die bereits aus der Bewertung des Lärms aus dem IV nach der 16. BImSchV Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Im Übrigen bleibt der Summenpegel gleich oder nimmt geringfügig um maximal 0,9 dB(A) zu oder 0,5 dB(A) ab.

Zusammengefasst ist somit festzustellen, dass keine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV für die Straßenbahn vorliegt. Für den IV besteht an 6 Immissionsorten eine wesentliche Änderung und Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Im Übrigen kommt es nur an wenigen Grundstücken zu geringen Lärmzunahmen von maximal 1 dB(A), die zumutbar sind. Die Summenpegel aus Straßenbahn und IV verändern sich ebenfalls nur geringfügig, Ansprüche auf Lärmschutz bestehen hieraus bei denselben 6 Grundstücken wie aus IV-Immissionen.

Insgesamt ist die beantragte Maßnahme in Abwägung mit den positiven Effekten für den ÖPNV unter Lärmschutzgesichtspunkten verträglich, die in Einzelfällen auftretenden Verschlechterungen sind sehr gering und unter Berücksichtigung der von der Stadt Düsseldorf anerkannten Lärmschutzansprüche hinnehmbar.

Den Einwendungen wird stattgegeben, soweit Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach festgestellt werden (A.I Ziffer 3.3). Ansonsten werden die Einwendungen zurückgewiesen.

### **3.3 Themenbereich „Weitere Umweltbelange (Bäume, Rasengleis)“**

#### ***[Punkte 4, 10, 13 sowie Einwender Schlüssel H (04)]***

Die Einwender haben ausgeführt, dass durch den Wegfall der Bäume der Grünbestand der Straße ohne Not weiter reduziert werde. Hierzu stellt sich

für die Einwender ergänzend die Frage, weshalb für die Maßnahme Platanen gefällt werden, obwohl es eine Platanenallee vom Freiligrathplatz bis zur Berliner Allee gebe.

Die Stadt Düsseldorf führt hierzu aus, dass entsprechend der vorgesehenen Planung 2 Bäume im Straßenraum gefällt werden müssen. Weitere Eingriffe in den Baumbestand bzw. in vorhandene Straßengrünflächen seien nicht erforderlich. Als Ersatz für den Eingriff in den Baumbestand werden nach Abschluss der Baumaßnahme 2 neue Laubbäume gepflanzt. Im Erörterungstermin wurde das Thema vom **Einwender Schlüssel D** erläuternd angesprochen. Auf den Hinweis der Stadt Düsseldorf, dass die Anpflanzung der neuen Bäume im direkten Umfeld (Kaiserstraße/ Kapellstraße) erfolge, entgegnete er, dass seiner Auffassung nach die Anpflanzung der Bäume an falscher Stelle erfolge.

Der **Einwender Schlüssel H** hat in seinem Einwendungsschreiben ergänzend ausgeführt, dass s.E. der Wegfall der Bäume bürgerfeindlich sei. Seiner Auffassung entsprechend sollten von der Stadt Düsseldorf Bäume gepflanzt werden, um die Zufahrtstraßen in die Stadt nicht zu Rennstrecken werden zu lassen und die Einfahrt in die Stadt menschlicher und liebevoller zu gestalten. Die Stadt Düsseldorf widerspricht der Einwendung. Sie führt aus, dass die Kaiserstraße gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Düsseldorf auch künftig die Funktion einer Hauptverkehrsstraße haben werde.

Die Einwender rügen darüber hinaus, dass keine begrünten Straßenbahngleise geplant seien. Hierzu wurde von der Stadt Düsseldorf in der Gegenäußerung vorgetragen, dass die Begrünung der Gleistrasse Kaiserstraße, Abschnitt Kapellstraße bis Sternstraße, baulich vorgesehen und in der entsprechenden Prioritätenliste aufgeführt sei. Die Ausführung des Umbaus könne erfolgen, wenn die erforderlichen Haushaltsmittel aus dem Masterplan „Reduzierung des Straßenverkehrslärms“ zur Verfügung stünden. Diese Ausführungen wurden auf Nachfrage im Erörterungstermin von der Stadt Düsseldorf nochmals bestätigt.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

#### *Entscheidung*

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Das Vorhaben stellt nach § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG hat der Planungsträger bei einem Eingriff die zum Ausgleich dieses Eingriffs erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag darzustellen. Das Büro Dipl.-Ing. Walter NORMANN hat nach Beauftragung durch die Stadt Düsseldorf einen

Landschaftspflegerischen Fachbeitrag erarbeitet und vorgelegt (Anlage 10 der Planunterlagen). Demnach sind von der Ausbauplanung 2 Laubbäume betroffen, die entfernt werden müssen. Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag beinhaltet die erforderlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.

Die Höhere Landschaftsbehörde hat die Maßnahme anhand des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages auf ihre Umweltverträglichkeit, die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und den Artenschutz hin geprüft und bewertet. Sie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass unter Einhaltung der von ihr formulierten Nebenbestimmungen (siehe A.I Ziffer 3.2) davon auszugehen ist, dass die durch das Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen wirkungsvoll kompensiert werden. Die Stadt Düsseldorf hat in der Gegenäußerung zugesagt, die im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen durchzuführen, die erforderlichen Schutzmaßnahmen während der Bauphase zu beachten und die festgesetzte Ausgleichszahlung zu leisten. Die erforderliche Baumfällung wird durch die Anpflanzung von 2 Bäumen in unmittelbarem Umfeld kompensiert. Die zuständigen Umweltbehörden haben der Maßnahme zugestimmt.

Es erfolgt durch Umsetzung der beantragten Planung kein wesentlicher bzw. nicht zu kompensierender Eingriff in Natur und Landschaft. Durch die zugesagte Ersatzpflanzung sowie durch die Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff in die Umwelt verträglich und ist hinnehmbar.

Darüber hinaus hat die Stadt Düsseldorf, wie in der Gegenäußerung vorgebracht und im Erörterungstermin bestätigt, zugesagt, dass die Begrünung der Gleistrasse Kaiserstraße, Abschnitt Kapellstraße bis Sternstraße, baulich umgesetzt wird, wenn die erforderlichen Haushaltsmittel aus dem Masterplan „Reduzierung des Straßenverkehrslärms“ zur Verfügung stehen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

### **3.4 Themenbereich „Parkbuchten“**

#### ***[Punkte 5, 6; Einwender Schlüssel H (04)]***

Die Einwender führen in ihren Schreiben aus, dass der Wegfall der Parkbuchten für die Geschäfte der Kaiserstraße sowohl im Lieferverkehr als auch für die Kunden von großem Nachteil sei. Darüber hinaus erschwere der Wegfall den Eigentümern auch die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen z.B. an Dach und Fassade oder Umzüge der Wohnungsmieter. Hierzu führt die Stadt Düsseldorf aus, dass aus ihrer Sicht nicht erkennbar sei, dass der Wegfall der 5 Parkbuchten zu einem Nachteil der Geschäfte auf der Kaiserstraße führe. Sie verweist darauf, dass an der Scheibenstraße ein öffentliches Parkhaus zur Verfügung stehe. Darüber hinaus könne bei Bedarf die Einrichtung einer Baustelleneinrichtung oder einer Halteverbotszone für Umzüge auf der Fahrbahn genehmigt werden.

Im Erörterungstermin wurde der Themenbereich nochmals angesprochen. Der **Einwender Schlüssel D** bekräftigte noch einmal die aus Sicht der Einwender zu erwartenden Nachteile für die Eigentümer und Geschäfte. Bei z.B. Umzügen oder Dacharbeiten sei eine Fahrspur zu sperren. Die Stadt Düsseldorf führte dazu aus, dass sowohl die Nutzung der Parkbuchten in heutigem Zustand als auch des Straßenraumes für u.a. vorgenannte Zwecke einer Sondernutzungsgenehmigung bedürfe. Der **Einwender Schlüssel D** äußerte die Vermutung, dass die Gebühr für die Straßenraumnutzung höher sei als für die Nutzung des Parkraumes. Die Stadt Düsseldorf führte aus, dass die Gebührenordnung der Stadt Düsseldorf einschlägig sei. Über die jeweilige Höhe konnten aber keine Ausführungen gemacht werden. Eine Klärung der Frage für den Planfeststellungsbeschluss wurde aber zugesagt.

Der **Einwender Schlüssel H** führte in seinem Einwendungsschreiben ergänzend aus, dass der Wegfall der Parkbuchten auf der Ostseite der Kaiserstraße absolut bürgerfeindlich sei und den spärlichen Einzelhandel verdränge. Dem hat die Stadt widersprochen.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

In einer ergänzenden Stellungnahme zum Erörterungstermin hat die Stadt Düsseldorf ausgeführt, dass die Erhebung von Nutzungsgebühren für die Nutzung von Pkw-Stellplätzen und Fahrstreifen identisch ist. Die verkehrsrechtliche Anordnung beinhalte die Aufstellung von Verkehrszeichen zur Verkehrsregelung und -sicherung. Die hierfür anfallenden Kosten könne die Stadt aber nicht benennen, da sich diese erst im Rahmen einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen Besteller und ausführender Firma ergeben.

### *Entscheidung*

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Der Wegfall der 5 Parkplätze an der Kaiserstraße (Fahrrichtung stadtauswärts) ist für die Anwohner und Eigentümer sicherlich eine Einschränkung, diese ist aber im Hinblick auf die höherrangigen öffentlichen Interessen an der Errichtung der Aufzugsanlage hinzunehmen. Die Errichtung der Aufzugsanlage ist erforderlich, um mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit zu geben, direkt von der Fahrebene des U-Bahnhof Nordstraße auf das Straßenniveau zu gelangen. Dadurch bedingt ist, dass neben der Verschwenkung des östlichen Gleises auch der Straßenbereich verschwenkt werden muss. Dabei ist die Beibehaltung der 3 Fahrstreifen aus verkehrlichen Gesichtspunkten unerlässlich und führt zwangsläufig dazu, dass der Parkstreifen mit den Parkplätzen wegfällt. Eine anderweitige vertretbare Regelung ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Gegebenheiten nicht möglich.

Aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses an der Errichtung der Aufzugsanlage und der Berücksichtigung und Sicherung der verkehrlichen Erfordernisse ist der Wegfall der Stellplätze hinnehmbar.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### 3.5 Themenbereich „Gefahrenmomente für Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge“

**[Punkte 2, 7, 8, 9; Einwender Schlüssel H (01, 03); Einwender Schlüssel E (02)]**

Die Einwender führen aus, dass die geplanten Veränderungen den Fußgängerverkehr erheblich beeinträchtigen und neue Gefahrenmomente herbeiführen werden. Die Kapellstraße und die Arnoldstraße ohne Ampel einzubinden, sei bei der unübersichtlichen Verkehrsführung und den real gefahrenen Geschwindigkeiten zu gefährlich. Eine Radwegeplanung in Nord-Süd-Richtung fehle total und werde weiter erschwert. Weiterhin seien für Kinder und Jugendliche der enge Weg zum Aufzug und der zu schmale Bürgersteig gefährlich. Radfahrer müssten mangels Radweg den Bürgersteig nutzen.

Hierzu führt die Stadt Düsseldorf aus, dass bezüglich der Ausbildung des Gehweges dieser nur an einer Stelle weniger als 2 m breit sei. Dies sei eine zu verantwortende punktuelle Engstelle. Bezüglich der Einbindung der Kapellstraße und der Arnoldstraße weist die Stadt Düsseldorf darauf hin, dass diese Maßnahme nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Erläuternd wird darauf verwiesen, dass der entsprechende Hinweis der Einwender zur Kenntnis genommen wird. Nach Auffassung der Stadt Düsseldorf handelt es sich aber um eine nach Straßenrecht hinreichend geregelte und erkennbare Situation. Durch die gradlinige Linienführung der Kaiserstraße seien die Sichtverhältnisse in diesem Bereich ausreichend. Auch die Radwegplanung sei nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Am Rande weist die Stadt Düsseldorf darauf hin, dass es derzeit keinen Radweg an der Kaiserstraße gibt und bedingt durch die erforderliche Fahrbahnbreite auch in Zukunft nicht geben wird. Die hohe Verkehrsbelastung und die damit erforderlichen 3 Fahrstreifen lassen die Errichtung eines Radweges nicht zu. Radfahrer dürften i.Ü. den Gehweg an der Kaiserstraße nicht befahren. Bezüglich der Enge des Weges zum Aufzug verweist die Stadt Düsseldorf darauf, dass die Mittelinsel mit 2,50 m ausreichend breit sei.

Die **Einwender Schlüssel E** und **Einwender Schlüssel H** haben in ihren Einwendungsschreiben noch gesonderte Aspekte angeführt. **Einwender Schlüssel E** hält die Verkehrsinsel für zu schmal, da weder ein noch mehrere Kinderwagen oder Rollstuhl in Gänze auf die Verkehrsinsel passen. Dies hält der Einwender im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für zu gefährlich.

**Einwender Schlüssel H** führt aus, dass Behinderte und Personen mit Kinderwagen zum Umsteigen drei beampelte Straßen überqueren müssten. Bei einer Verlegung der Aufzugsanlage an die Kreuzung Nordstraße müssten die Benutzer einen zweistufigen Aufzug benutzen, das wäre weniger gefährlich und anstrengend als die Straße zu überqueren. Hierzu führt die Stadt Düsseldorf aus, dass keine Verschlechterung der Querungs- und Zugangssituation stattfinde, sondern eine Erweiterung um einen mobilitätsgerechten Zugang. Die Ausbildung der Verkehrsanlagen erfolge unter Beachtung der einschlägigen Rechtsvorschriften.

Soweit der **Einwender Schlüssel H** ausführt, dass die Radfahrer auch in der neuen Planung keine Bedeutung erhalten und keine eigene Radspur eingerichtet wird führt die Stadt Düsseldorf aus, dass aufgrund der Verkehrsbelastung 3 Fahrstreifen erforderlich sind und für einen zusätzlichen Radstreifen kein Platz sei. Für die zu berücksichtigende Verkehrsbelastung könne das derzeit aufgrund Großbaustellen verminderte Verkehrsaufkommen nicht als Maßstab genommen werden.

Im Erörterungstermin wurde zu dem Themenbereich vom **Einwender Schlüssel D** angeführt, dass der Fußgängerweg mit einer vorgesehenen Breite von weniger als 2,50 m zu schmal werde und damit nicht regelkonform sei. Hierdurch ergäbe sich eine Verschlechterung, die an einer Hauptverkehrsstraße nicht hinnehmbar sei. Dem entgegnete die Stadt Düsseldorf, dass eine baulich bedingte Engstelle am Haus Nr. 28 zu einer geringeren Breite führe. Ansonsten sei die vorgesehene Breite des Bürgersteigs über dem Regelmaß.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

#### *Entscheidung*

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Die erforderlichen straßenbaulichen Maßnahmen wie die Errichtung eines Radweges oder der Wegfall von Signalanlagen an der Arnoldstraße bzw. Kapellstraße sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Errichtung der Aufzugsanlage am U-Bahnhof Nordstraße in der südlichen Mittelinsel der Kaiserstraße führt nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Situation, sondern zu einer Ergänzung der vorhandenen Gegebenheiten. Davon profitieren insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen.

Die angeführte Verengung des Gehweges in Höhe Kaiserstraße 28 ist aufgrund des punktuellen Charakters hinnehmbar und verantwortbar. Da der Gehweg nicht für die Nutzung mit Fahrrädern zugelassen ist, entsteht hierdurch kein zusätzliches Gefahrenpotential.

Die Fußgängerquerungen auf der Kaiserstraße zur Erreichung der Mittelinsel sowie der Weg zum Aufzug entsprechen in ihrer Ausgestaltung den einschlägigen Vorschriften. Sie sind ausreichend bemessen und stellen bei regelgerechter Nutzung keine zusätzliche Gefahrenquelle dar.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### 3.6 Themenbereich „Baustelleneinrichtungsfläche (Arnoldstraße)“

#### **[Punkt 15; Einwender Schlüssel F (02)]**

Nach Auffassung der Einwender ist es nicht notwendig, die Baustelleneinrichtungsfläche in ein Wohngebiet zu legen. Der **Einwender Schlüssel F** führt in seinem Einwendungsschreiben ergänzend aus, dass er durch die Lage der Baustelleneinrichtungsfläche unmittelbar betroffen sei. Die Stadt Düsseldorf erwidert hierzu, dass die Baustelleneinrichtungsflächen zur Minimierung von Baustellenverkehr zweckmäßig in unmittelbarer Nähe des Baufeldes angeordnet werden sollen. Unter Beibehaltung der 3-Streifigkeit auf der Kaiserstraße ist eine vollständige Anordnung direkt am Baufeld nicht möglich. Die zusätzlich benötigte Baustelleneinrichtungsfläche werde möglichst nahe am Baufeld eingerichtet, um Beeinträchtigungen zu minimieren. Bezüglich der persönlichen Betroffenheit des **Einwender Schlüssel F** ergänzt die Stadt Düsseldorf, dass die Fläche in der Arnoldstraße im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werde. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung sei dies von den Anwohnern hinzunehmen.

Im Erörterungstermin schlug der **Einwender Schlüssel D** vor, die Baustelleneinrichtungsfläche auf der Kaiserstraße vor der Stadtparkasse einzurichten. Dafür könnten die Parkbuchten genutzt und auf die Einrichtung der beabsichtigten Fläche in einem Wohngebiet verzichtet werden. Die Stadt Düsseldorf führte hierzu aus, dass neben der Prämisse der Einrichtung nahe beim Baufeld die in Vorgesprächen von der Stadtparkasse Düsseldorf geäußerten Sicherheitsbedenken gegen diesen Standort sprächen. Die Stadt Düsseldorf sagte jedoch zu, die Örtlichkeit nochmals zu prüfen.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Stadt Düsseldorf ergänzend ausgeführt, dass die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Kaiserstraße 3 (vor der Stadtparkasse) als Alternative zur Arnoldstraße nicht möglich ist. Hierfür ist insbesondere die begrenzte, zu kleine Fläche ausschlaggebend. Durch die Bäume würden i.Ü. auch die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

#### **Entscheidung**

Unter Bezugnahme auf die Planunterlagen, die Gegenäußerung und die o.g. Gründe sowie unter Berücksichtigung des überwiegenden öffentlichen Inte-

resses an der Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Bei der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum ist es erforderlich, zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses Einschränkungen weitestgehend zu vermeiden. Diesem Ziel trägt die Stadt Düsseldorf durch die vorgesehene Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche in der Arnoldstraße Rechnung. Eine Baustelleneinrichtungsfläche entsteht unmittelbar an der Baustelle im Mittelstreifen der Kaiserstraße. Eine weitere Fläche ist vorgesehen in unmittelbarer Nähe in der Arnoldstraße. Durch diese Planung wird die Aufrechterhaltung der 3-Streifigkeit der Kaiserstraße als Hauptverkehrsstraße und der Fortführung des möglichst reibungslosen Straßenbahnverkehrs Rechnung getragen. Zusätzliches Verkehrsgefährdungspotential wird weitgehend vermieden. Die Fläche in der Arnoldstraße wird im öffentlichen Straßenraum eingerichtet, sodass private Grundstücke nicht in Anspruch genommen werden müssen. Die durch die Baustelleneinrichtungsfläche entstehenden Immissionen sind vorübergehend und von den Anwohnern hinzunehmen.

Die ergänzende Prüfung der Stadt Düsseldorf auf Anregung der Einwender hat ergeben, dass die von dort vorgeschlagene Fläche nicht geeignet ist. Einerseits wird den Sicherheitsbedenken der Stadtparkasse Rechnung getragen, da eine anderweitige geeignete Fläche zur Verfügung steht. Darüber hinaus wäre die Fläche vor der Stadtparkasse ungeeignet, da sie zu klein ist. Durch die Anordnung der Baustelleneinrichtungsfläche in der Arnoldstraße werden i.Ü. zusätzliche Verkehrssicherheitsrisiken auf der Hauptverkehrsstraße vermieden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **3.7 Themenbereich „Straßenbahnhaltestelle/ Breite“**

#### **[Punkt 11]**

Die Einwender weisen darauf hin, dass i.E. die geplante „Straßenbahnhaltestelle“ in der Mittelinsel der Kaiserstraße so schmal sei, dass Kinderwagen und Passanten nicht aneinander vorbeipassen. Die Breite der Straßenbahnhaltestelle war zudem Thema im Erörterungstermin.

Sowohl von der Stadt Düsseldorf in ihrer Gegenäußerung als auch von der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin wurde darauf hingewiesen, dass die Straßenbahnhaltestelle in der Kaiserstraße und deren Breite nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

*Entscheidung*

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Errichtung einer Aufzugsanlage und der unmittelbaren Folgemaßnahmen. Davon nicht erfasst ist die Straßenbahnhaltestelle. Über deren Einrichtung ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

**3.8 Themenbereich „Verkehrsplanung Kaiserstraße/ Fahrspuren****[Punkte 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24; Einwender Schlüssel H (02)]**

Von den Einwendern wird die Verkehrsplanung und Verkehrsführung auf der Kaiserstraße gerügt. Die Einwender sind insbesondere der Auffassung, dass die 3-streifige Fahrbahn nicht erforderlich sei.

Sowohl von der Stadt Düsseldorf in ihrer Gegenäußerung als auch von der Planfeststellungsbehörde im Erörterungstermin wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsplanung der Kaiserstraße nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Zu betrachten seien nur der Planfeststellungsbereich und die notwendigen Folgemaßnahmen und damit nur ein kleiner Abschnitt der Straße. Regelungen außerhalb des Bereiches können im straßenbahnrechtlichen Verfahren nicht erfolgen.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten.

*Entscheidung*

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Errichtung einer Aufzugsanlage und der unmittelbaren Folgemaßnahmen. Davon nicht erfasst ist die Verkehrsplanung der Stadt Düsseldorf bezüglich der Kaiserstraße. Hierüber ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

**4. Berücksichtigung der Umweltbelange**

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ergibt sich grundsätzlich aus der Anlage 1 des UVPG (vgl. § 3b Abs. 1 UVPG). Das beantragte Vorhaben ist unter Ziffer 14.11 in der Anlage 1 zum UVPG zu fassen (Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen ..., jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen). Für die unter Ziffer 14.11 (Anlage 1 zum UVPG) aufgeführten Verfahren ist eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ gem. § 3c UVPG vorgesehen.

Seitens des Umweltamtes der Stadt Düsseldorf wurde eine entsprechende Vorprüfung des Einzelfalles durchgeführt. Die Vorprüfung ergab, dass sich die Umweltauswirkungen des vorgesehenen Projektes im Wesentlichen auf das Schutzgut „Menschen“ in Bezug auf Schall und Erschütterungen be-

schränken. Die Auswirkungen sind allerdings nicht erheblich und werden ausgeglichen. Insgesamt ergeben sich unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen (Anlage 9 der Planunterlagen).

Die Vorhabenträgerin hat mit der Antragstellung dementsprechend den Verzicht auf Durchführung einer UVP beantragt. Nach Durchführung der Einzelfallprüfung gem. § 3c UVPG konnte aus v. g. Gründen auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden. Dieser Entscheidung hat die Höhere Landschaftsbehörde ausdrücklich zugestimmt.

Unabhängig davon hat eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens stattgefunden (siehe auch Ziffer 4. des Erläuterungsberichtes). Da die neue Aufzugsanlage ausschließlich im Straßenbereich mit befestigten Flächen angeordnet wird, müssen hinsichtlich der Umweltauswirkungen lediglich Lärm und Erschütterungen betrachtet werden, da die übrigen Umweltbelange nicht betroffen sind.

#### **4.1 Darstellung sowie Bewertung der Umweltauswirkungen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgte in der Schallschutzberechnung (Anlage 11 der Planunterlagen) sowie in der schwingungstechnischen Untersuchung (Anlage 12 der Planunterlagen) die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen.

#### **4.2 Luftschallimmissionen**

Durch die Errichtung der Aufzugsanlage kommt es zu keiner Erhöhung von Geräuschimmissionen.

Durch die erforderliche Verschwenkung des östlichen Gleises (stadtauswärts) hin zur Wohnbebauung kommt es an einem Immissionsort (Kaiserstraße 22) zu einer rechnerischen Erhöhung der Geräuschimmissionen um aufgerundet 1 dB(A) [tatsächlich max. 0,2 dB(A)]. An allen anderen Immissionsorten bleiben die rechnerischen Geräuschimmissionen allein aus der Straßenbahn konstant oder verringern sich.

Wie aus den Schallschutzberechnungen (Anlage 11 der Planunterlagen) ersichtlich, beträgt die höchste Geräuschimmission allein aus der Straßenbahn zukünftig am Tag 62 dB(A) und in der Nacht 55,2 dB(A) am Haus Kaiserstraße 6. An diesem Immissionsort erfolgt durch die planfestzustellende Maßnahme jedoch keine rechnerische Erhöhung der Geräuschimmissionen.

Aufgrund der durch die Verschwenkung des östlichen Gleises hervorgerufene Verschwenkung der Kaiserstraße stadtauswärts wurden Lärmpegelberechnungen gemäß RLS 90 für den Straßenlärm durchgeführt und auch die

Summenpegel aus Straßen- und Schienenlärmemissionen berechnet, um die Veränderung des Gesamtlärms durch die beantragte Maßnahme beurteilen zu können.

Wie aus dem Lärmgutachten (siehe Anlage 11 der Planunterlagen) und den zugehörigen Ergebnistabellen (Anlagen 3.1 ff und 4.1 ff des Gutachtens) ersichtlich, ergibt sich bei der Betrachtung des Straßenlärms und auch bei der Addition von Straßen- und Schienenlärm (Summenpegel) aufgrund der hohen Vorbelastung an 6 Immissionsorten ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Betroffen hiervon sind die Grundstücke Kaiserstraße 20, 22, 22A, 24, 26 und 28 (siehe auch Anlagen 7 und 8 der Planunterlagen). Dieses Resultat ergibt sich aus der Verschiebung der IV-Fahrstreifen stadtauswärts in Richtung der Wohnbebauung. Die Lärmzunahmen sind allerdings mit maximal +1 dB(A) sehr gering und nicht im hörbaren Bereich. Den Anspruch auf Schallschutz hat die Vorhabenträgerin anerkannt und in der Gegenäußerung für jeden Einwender individuell festgestellt. In dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss erfolgt die Festsetzung des Anspruchs dem Grunde nach (siehe A.I. Ziffer 3.3).

Zusammengefasst ist festzustellen, dass die Summenpegel entlang der Kaiserstraße aufgrund der bestehenden Vorbelastung vor allem aus dem IV bereits über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags und damit bereits ohne Berücksichtigung der geplanten Maßnahme über den Werten liegen (im Verlauf der Arnoldstraße und der Kapellstraße liegen sie darunter), die die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs als Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums nennt. Die maßnahmenbezogenen Lärmzunahmen sind mit maximal +1 dB(A) allerdings sehr gering. Sie führen nur an 6 Immissionsorten wegen der hohen Vorbelastung zu einem grundsätzlichen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss festgestellt sind. An allen anderen Immissionsorten bleiben die Werte konstant, sinken oder erhöhen sich geringfügig ohne gesetzliche Schutzansprüche. Insgesamt sind die Lärmauswirkungen gering und unter Berücksichtigung der Lärmschutzansprüche als zumutbar anzusehen. Zur weiteren Beurteilung der Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV wird auf das Kapitel C.I. Ziffer 3.2 verwiesen.

#### **4.3 Schwingungsmissionen**

Für die Berechnung und Beurteilung der Schwingungsmissionen wurde eine schwingungstechnische Untersuchung durchgeführt. Geprüft wurden Erschütterungsmissionen sowie der Schalldruck.

Die Beurteilung von Erschütterungsmissionen richtet sich nach der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - Juni 1999). Die DIN 4150 gibt in Tabelle 1 nach Bau-

gebieten und für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor. Für Straßenbahnen erfolgt die Beurteilung nach den um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerten der Tabelle 1.

Die Verschiebungen der Gleisachsen der Straßenbahn sind geringfügig. Insofern werden die Schwingungsimmissionen der Gleisanlage bei Verwendung eines gleichartigen Oberbaus kaum beeinflusst. Nach dem Ergebnis des Gutachtens ist davon auszugehen, dass die Erschütterungsimmissionen nicht um 25% zunehmen. Zudem werden die 1,5-fachen Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150/2 voraussichtlich derzeit und auch zukünftig eingehalten.

Hinsichtlich der Körperschallimmissionen ist ebenfalls zu erwarten, dass keine Pegelzunahme um 3 dB(A) und mehr eintritt.

In dem Gutachten wird weiter ausgeführt, dass der Aufzug die Tunnellage mit der Oberfläche der Straße verbindet. Schwingungsemissionen des unterirdischen Stadtbahnbetriebes werden voraussichtlich in dieses Bauwerk getragen werden. Allerdings wird der Fahrstuhlschacht durch das umgebende Erdreich bedämpft. Zudem ergeben sich bei der Übertragung der Schwingungen vom Tunnel auf die Verteilerebene und dem Fahrstuhlschacht Minderungen der Emissionen. Der Fahrstuhl ist nicht baulich mit den umliegenden Gebäuden verbunden. Insgesamt gesehen kann davon ausgegangen werden, dass durch den Bau des Fahrstuhls keine Zunahme der Schwingungsemissionen des unterirdischen Stadtbahnbetriebes bewirkt wird.

Insgesamt bestehen somit im Hinblick auf Erschütterungsimmissionen keine wesentlichen Beeinträchtigungen oder Bedenken gegen das Vorhaben.

#### **4.4 Bewertung**

Die maßnahmebedingten Beeinträchtigungen sind nach den Regelungen in Ziffer 4. des Erläuterungsberichtes sowie dieses Beschlusses wie oben dargestellt zu vermeiden oder zu minimieren. Die erforderlichen Vermeidungs- und Schutzvorkehrungen sind vorzunehmen. Insgesamt bestehen danach nur sehr geringe Umweltauswirkungen. Bedenken der Umweltbehörden gegen das Vorhaben bestehen insofern auch nicht.

Die Lärmimmissionen der Straßenbahn gehen ganz überwiegend zurück oder bleiben gleich. Bezüglich des Lärms aus dem IV und des Gesamtverkehrslärms nehmen sie ebenfalls an vielen Immissionsorten ab oder bleiben gleich, an 6 Immissionsorten nehmen sie bei gleichzeitig hoher Vorbelastung zu. Dadurch bedingt löst das Vorhaben Lärmschutzansprüche aus, die durch diesen Beschluss festgesetzt werden. Unter Berücksichtigung dieser Festsetzungen ist die Umsetzung des Vorhabens zulässig und soweit keine Ansprüche bestehen zumutbar und insgesamt hinnehmbar.

Die Schwingungsimmissionen werden nach der Prognose aufgrund der geringfügigen Verschiebung der Gleislage bei Verwendung eines gleichartigen Oberbaus kaum beeinflusst werden. Die Erschütterungsimmissionen werden dabei die einschlägigen Anhaltswerte für Mischgebiete einhalten. Hinsichtlich der Körperschallpegel ist keine Pegelzunahme von 3 dB(A) zu erwarten. Damit sind auch die Beeinträchtigungen durch Erschütterungen insgesamt geringfügig und im rechtlich zulässigen Rahmen und damit auch zumut- und hinnehmbar.

Sonstige negative Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG sind wegen der Errichtung der Aufzugsanlage ausschließlich im Straßenbereich mit befestigten Flächen nicht zu erwarten. Die Maßnahme kann daher insgesamt als umweltverträglich angesehen werden.

## **II. Gesamtabwägung**

In die Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist in angemessener Weise alles eingestellt worden, was aufgrund des Sachverhaltes nach dem Stand der Dinge für die Planung relevant gewesen ist. Die verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Belange, mit denen die Maßnahme begründet wird, sind in den Abschnitten „B.I.“ und „C.I.1.“ dieses Beschlusses dargelegt worden. Das Vorhaben ist danach verkehrlich und betrieblich sinnvoll und seine Umsetzung vernünftigerweise geboten.

Entgegenstehende bzw. beeinträchtigte öffentliche bzw. private Belange werden überwiegend aufgrund von entsprechenden vertretbaren Zusagen der Stadt Düsseldorf im Verfahren, durch Schutzvorkehrungen in den Nebenbestimmungen bzw. durch besondere Regelungen dieses Beschlusses berücksichtigt.

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen nur geringfügig private Belange entgegen, von Einwendern sind Bedenken vorgetragen worden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange mit der ihnen zukommenden Gewichtung in die Abwägung einbezogen. Die Beeinträchtigungen sind nicht so gewichtig, dass sie eine Ablehnung des Vorhabens begründen können. Soweit diesen Einwendungen nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen ist, werden die Einwendungen zurückgewiesen; die verbleibenden Beeinträchtigungen sind hinnehmbar.

Das Interesse der Allgemeinheit an der sinnvollen Straßenbahnbaumaßnahme verbunden mit dem öffentlichen Interesse an einer funktionierenden Infrastruktur und der umweltverträglichen Abwicklung des ÖPNV über die Schiene überwiegt die Interessen der betroffenen Einwender.

Die Grundstücksinanspruchnahme beschränkt sich auf städtisches Gelände im Straßenbereich.

Die Beeinträchtigungen durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen sind gering und auf niedrigem Niveau und insgesamt wegen der im öffentlichen Interesse liegenden Maßnahme hinnehmbar. Bezüglich des Straßen- und Gesamtlärms kommt es an 6 Gebäuden zu rechtlich relevanten Verschlechterungen, die durch entsprechende Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Ansonsten kommt es zu leichten Verbesserungen. Erschütterungsimmissionen werden durch bauliche Maßnahmen vermindert, halten die Anhalts- und Orientierungswerte ein und sind im Übrigen gering und in Abwägung mit den öffentlichen Interessen für die Maßnahme zumutbar.

Die Umweltauswirkungen sind wegen der Lage im Straßenraum sehr gering und werden im Übrigen weitestgehend vermieden oder ausgeglichen. Sie stehen der Zulässigkeit des Vorhabens nicht im Wege. Insgesamt wird der Bau der Aufzugsanlage als umweltverträglich beurteilt.

Abschließend bleibt festzustellen, dass das Interesse der Allgemeinheit an der Straßenbahnbaumaßnahme verbunden mit dem öffentlichen Interesse an einer funktionierenden Infrastruktur und der umweltverträglichen Abwicklung des ÖPNV über die Schiene die geplante Maßnahme rechtfertigt. Die verkehrsinfrastrukturelle Maßnahme ist im öffentlichen Interesse wegen der beabsichtigten verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Verbesserungen sinnvoll. Die Gründe für die Realisierung der Planung überwiegen die entgegenstehenden Belange weit.

Die Planung konnte somit nach Maßgabe der Regelungen dieses Beschlusses festgestellt werden.

D.

**Rechtsbehelfsbelehrung und Auslegung**

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgericht Düsseldorf**

**Bastionstrasse 39**

**40213 Düsseldorf**

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich einzureichen. Sie kann auch beim Verwaltungsgericht zur Niederschrift des Urkundsbeamten erklärt werden. Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen ihr möglichst zwei Abschriften beigelegt werden.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Land Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07.11.2012 (GV.NRW S. 548) in der jeweils geltenden Fassung eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 Signaturgesetz vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

*Hinweis:*

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.eqvp.de](http://www.eqvp.de) aufgeführt.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87 b Abs. 3 und § 128 a VwGO gelten entsprechend.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim

**Verwaltungsgericht Düsseldorf****Bastionstrasse 39****40213 Düsseldorf**

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde bei dem vorgenannten Verwaltungsgericht einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Falls die o.g. Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird in der Stadt Düsseldorf, auf deren Gebiet das Bauvorhaben liegt, mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden rechtzeitig ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen, VwVfG NRW).

## E.

**Genehmigungsbescheid**

Der Stadt Düsseldorf wird gemäß § 9 Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) - vorbehaltlich des bestandskräftigen oder für vollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschlusses - die Genehmigung für die Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage unter folgenden Auflagen, Bedingungen, Beschränkungen und Hinweisen erteilt.

- 1.) Die Baumaßnahme ist gemäß den mit Prüf- bzw. Sichtvermerk versehenen Planunterlagen auszuführen.
- 2.) Die Standsicherheit der tragenden Bauteile einschließlich der notwendigen Hilfskonstruktionen ist unter Berücksichtigung der Bauzustände nachzuweisen. Die statischen Nachweise haben sich auch auf bereits vorhandene und zu ertüchtigende Bauwerke und Bauwerksteile zu erstrecken.
- 3.) Vor Baubeginn sind die Standsicherheitsnachweise und die zugehörigen Ausführungszeichnungen durch einen anerkannten Prüfenieur für Baustatik zu prüfen. Er darf an der Aufstellung der zu prüfenden Unterlagen nicht beteiligt gewesen sein. Die Prüfung hat sich auf die tragenden Teile einschließlich der Baubehelfe und auch auf ungünstige Bauzustände zu erstrecken. Außer den einzelnen Zahlen und Berechnungen muss geprüft werden, ob die Voraussetzungen und Annahmen des Standsicherheitsnachweises zutreffen, ob alle Kräfte vollständig erfasst sind und ihre Fortleitung bis in den Baugrund hinab verfolgt ist und ob die Stabilität des Bauwerks im Einzelnen und als Ganzes gesichert ist.
- 4.) Der Nachweis über die Standsicherheit der angepassten Fahrleitungsanlage ist der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vor Baubeginn, der Nachweis über die festgestellte Betriebssicherheit spätestens zur vorläufigen Inbetriebnahme vorzulegen.
- 5.) In den Bereichen, die an die offene Baugrube angrenzen, sind Schutzmaßnahmen gegen Entgleisungen bzw. Absturzsicherungen zu installieren.
- 6.) Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Verwendung geregelter Bauprodukte und Bauarten in Übereinstimmung mit den bekannt gemachten technischen Regeln zu erstellen. Ungeregelte Bauprodukte und Bauarten dürfen nur in Übereinstimmung mit allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen oder Prüfzeugnissen verwendet werden.
- 7.) Die Aufzugsanlage ist in das Erdungssystem der Haltestelle regelkonform einzubeziehen.
- 8.) Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist der TAB ein Konzept über die Art und den Umfang der erforderlichen Kontrollen sowie deren Dokumentation vor-

zulegen. Die Kriterien für besondere Vorkommnisse, aufgetretene Besonderheiten oder Abweichungen von dieser Genehmigung und die daraus resultierende Berichtspflicht der TAB gegenüber sind mit der TAB abzustimmen.

- 9.) Der Beginn der Bauarbeiten ist der TAB anzuzeigen.
- 10.) Eine endgültige Inbetriebnahme bedarf gemäß § 62 Absatz 1 der Abnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde. Diese ist 4 Wochen vor dem geplanten Abnahmetermin bei der TAB zu beantragen. Dabei sind der TAB die Protokolle über die erfolgten Prüfungen zur Feststellung der Betriebssicherheit, erforderliche Planprüfungen, Messungen, Funktionsprüfungen und anderer notwendiger Kontrollen vorzulegen. Die Antragstellerin hat bei Vorlage dieser Abnahmeunterlagen zu bestätigen, dass sie bei der Umsetzungen der Maßnahme die Anforderungen des § 2 (1) BOStrab erfüllt hat.
- 11.) Sofern eine vorläufige Inbetriebnahme gemäß § 62 Absatz 7 BOStrab beabsichtigt wird, ist mit der TAB rechtzeitig abzustimmen, welche erforderlichen Nachweise der TAB in diesem Falle vorzulegen sind.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Genehmigungsbescheid (Teil E) kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Bezirksregierung Düsseldorf schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben.

Falls Fristen durch das Verschulden Ihres Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so wird dessen Verschulden Ihnen zugerechnet.

Der Widerspruch kann auch durch E-Mail mit qualifizierter elektronischer Signatur nach dem Signaturgesetz erhoben werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle der Behörde übermittelt werden.

### *Hinweis*

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.eqvp.de](http://www.eqvp.de) aufgeführt.

Im Auftrag



(Gripp)



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Einwurf-Einschreiben

Herr  
Dr. Werner Kunze  
Arnoldstraße 19  
40479 Düsseldorf

Datum: 06.01.2015

Seite 1 von 1

Aktenzeichen:  
25.17.01.05-01/15-13  
bei Antwort bitte angeben

Herr Dietz  
Zimmer: BO 2074  
Telefon:  
0211 475-2942  
Telefax:  
0211 475-5953  
Martin.Dietz@  
brd.nrw.de

**Planfeststellungsverfahren nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Genehmigung nach § 9 PBefG für die Nachrüstung des U-Bahnhof Nordstraße mit einer Aufzugsanlage**  
Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2014

Ihr Schreiben vom 12.03.2014

Anlage: 1 Planfeststellungsbeschluss

Sehr geehrter Herr Dr. Kunze,

unter Bezugnahme auf Ihre Beteiligung am o.g. Verfahren übersende ich Ihnen hiermit eine Ausfertigung meines Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2014 mit der Bitte um Kenntnisnahme (**zu Schlüssel-Nr. D**).

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
(Dietz)

Dienstgebäude:  
Am Bonnhof 35  
Lieferanschrift:  
Cecilienallee 2,  
40474 Düsseldorf  
Telefon: 0211 475-0  
Telefax: 0211 475-2671  
poststelle@brd.nrw.de  
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Bus (u. a. 721, 722)  
bis zur Haltestelle:  
Nordfriedhof

Bahn U78/U79  
bis zur Haltestelle:  
Theodor-Heuss-Brücke