



Erläuterungen zu den Planungsänderungen 1. Deckblatt
Stadtbahnstrecke U81 / 1. BA
Streckenabschnitt Haltestelle Freiligrathplatz bis U-Bahnhof Flughafen Terminal

Für das o.g. Vorhaben wurde am 10.09.2015 ein Antrag auf Planfeststellung nach §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und auf Erteilung einer Genehmigung für den Bau, Betrieb und die Linienführung nach § 9 PBefG gestellt.

Das Deckblattverfahren bezieht sich auf folgende Inhalte:

1. Luftschallimmissionen
2. Umweltauswirkungen
3. Hochwassergefährdungsabschätzung und Risikobewertung
4. Bauzeitliche Verkehrsführung am Nordstern
5. Änderungen Entwässerungssystem
6. Anpassung aufgrund Vorgaben Feuerwehr
7. Änderungen im Bereich des Flughafens
 - 7.1 Anpassung Verkehrsflächen
 - 7.2 Verlegung Luftsicherheitsgrenze
 - 7.3 Inanspruchnahme Privatflächen
8. Grunderwerbsplan- und Verzeichnis
9. Sonstige redaktionelle Änderungen

1. Luftschallimmissionen

1.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Für die Immissionsprognose in der Anlage 23.4.1 zum Antrag auf Planfeststellung (Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Entwurfsplanung, Teil 1: Luftschallimmissionen Verkehr, Datum: 21. August 2015) wurde die Geschossanzahl der Gebäude im unmittelbaren Umfeld der beantragten Maßnahme entsprechend der Stadtgrundkarte/Liegenschaftskataster Stand (05.03.2015) zugrunde gelegt.

Für die folgenden Gebäude wurden Anspruchsvoraussetzungen auf passiven Schallschutz dem Grunde nach ermittelt:

- Hülsestraße 9-13,
- Hülsestraße 15-19 und
- Niederrheinstraße 1.

1.2 Anlass der Planänderung

Aufgrund der Einwendung P-314 (Lilienthalstraße 14, Nichtberücksichtigung des vorhandenen zweiten Obergeschosses) erfolgte eine Überprüfung der Geschossanzahlen in den Antragsunterlagen (o. g. Anlage 23.4.1) auf Übereinstimmung mit den aktuellen örtlichen Gegebenheiten im oberirdischen Verlauf der beantragten Maßnahme.

Im Ergebnis wurden Abweichungen der Geschossanzahlen zwischen Stadtgrundkarte und örtlicher Situation an den folgenden Gebäuden festgestellt:

- Hülsestraße 5,
- Lilienthalstraße 2b, 2c, 2e, 2f, 2g, 2h, 2i, 4a, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18,
- Plüschowstraße 10, 17 und
- Zu den Eichen 8, 17.

1.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Für die oben genannten Immissionspunkte wurde überprüft, ob ggf. ein Anspruch auf passiven Schallschutz im Umfang der 24. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung) dem Grunde nach für bisher nicht berücksichtigte heute vorhandene Obergeschosse besteht. Die Beurteilung erfolgte unter Berücksichtigung der in den Anlagen zur Planfeststellung vorgesehenen Lärmschutzwände. Weil in dem betroffenen Bereich die Lärmschutzwände bereits eine Höhe von 3 m aufweisen wurde eine weitere Erhöhung aus städtebaulicher Sicht nicht vorgesehen.

1.4 Neue Betroffenheiten:

Zusätzlich zu den bereits in den Antragsunterlagen ausgewiesenen drei Gebäuden ergibt sich aus der Neuberechnung ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach für die vier Gebäude:

- Lilienthalstraße 2b,
- Lilienthalstraße 2c,
- Lilienthalstraße 4a und
- Lilienthalstraße 6.

Die zu erwartenden Luftschallimmissionen infolge des von der beantragten Maßnahme ausgehenden Schalls der Schienenverkehrsanlage wurden an Hand der Immissionsgrenzwerte ge-

mäß der 16. BImSchV beurteilt. Die Grenzwerte werden unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen an den vorgenannten Gebäuden zur Nachtzeit lediglich in den 2. Obergeschossen überschritten. Hier sind passive Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern in möglicherweise vorhandenen schutzbedürftigen Räumen einzubauen, um den Anspruch auf Schallschutz umzusetzen. Bei der Bewertung des Anspruchs auf passiven Schallschutz wird der Summenpegel aus dem Gesamtverkehr (Schienen-, Straßen- und Luftverkehr) berücksichtigt.

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude mit zusätzlich zu berücksichtigten Obergeschossen werden die Immissionsgrenzwerte weiterhin eingehalten:

- Hülsestraße 5,
- Lilienthalstraße 2e, 2f, 2g, 2h, 2i, 8, 10, 12, 14, 16, 18,
- Plüschowstraße 10, 17 und
- Zu den Eichen 8 und 17.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Neuberechnung ist in den Antragsunterlagen Anlage 23.4.1a dokumentiert. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1a, 17.0, 23.2 und 23.3.

2. **Umweltauswirkungen**

2.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Der Landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB, Anlage 15 zum Antrag auf Planfeststellung), die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Anlage 17) und der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (Anlage 18) berücksichtigen die zum Zeitpunkt der Antragstellung für die Planfeststellung bekannten Randbedingungen.

2.2 Anlass der Planänderung

Die Planungen für die temporäre Verkehrsführung (siehe 4. Bauzeitliche Verkehrsführung am Nordstern) wurden zwischenzeitlich fortgeführt. Zusätzlich liegt inzwischen eine Planung für die Leitungsverlegungen vor.

2.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Sowohl aus der Berücksichtigung der geänderten bauzeitlichen Verkehrsführung am Nordstern, als auch aus der Verlegung vorhandener Leitungen in eine neue Lage werden teilweise vorhandene Grünflächen beansprucht. Im Wesentlichen werden bauzeitlich zusätzliche Baumverluste ausgelöst.

Die in Anlage 15 genannten Vorsorgemaßnahmen zur Integration des Artenschutzes sind auch bei den zusätzlich betroffenen Flächen zu beachten.

Die gegenüber den Planfeststellungsunterlagen zusätzlichen Beeinträchtigungen der Umwelt werden in dieser Deckblattunterlage dargestellt, bewertet und bei der Ermittlung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigt. Details sind den Austausch- und Ergänzungsseiten zu den Antragsunterlagen LPB und UVS zu entnehmen.

Zusätzlich wurden die Änderungen aus der Nichtberücksichtigung einiger vorhandener zweiter Obergeschosse im Hinblick auf Luftschallimmissionen/Schallschutz (siehe 1. Luftschallimmissionen) in die UVS übernommen.

Der Anregung der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 51.1, Natur u. Landschaftsschutz, (siehe Einwendung T006, Argument 02) folgend wurde eine Übersicht über die wichtigsten Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens in die UVS mit aufgenommen.

2.4 Neue Betroffenheiten:

- Umweltauswirkungen durch den Verlust von Grünflächen, Baumverluste
- Private Dritte nur in Bezug auf Luftschallimmissionen

3. Hochwassergefährdungsabschätzung und Risikobewertung

3.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Eine Hochwassergefährdungsabschätzung und Risikobewertung ist in den Anlagen zum Antrag auf Planfeststellung nicht enthalten.

3.2 Anlass der Planänderung

In der Einwendung T-009 (Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 54.2) wurde auf potenziell signifikante Hochwasserrisiken aufgrund der Lage der beantragten Maßnahme im „Risikogebiet Rheingraben“ hingewiesen und um eine entsprechende Überprüfung gebeten.

3.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Die Antragsunterlagen werden im Rahmen dieses Deckblattverfahrens um die Anlage 28, Hochwassergefährdungsabschätzung und Risikobewertung ergänzt.

Gemäß der Hochwassergefährdungsabschätzung ist der südliche Bereich der beantragten Maßnahme nur bei 100-jährigen Hochwasserereignis (HQ100) und gleichzeitigem Ausfall der Hochwasserschutzeinrichtungen oder bei extremen Hochwasser (HQextrem) betroffen. Im Ereignisfall sind Maßnahmen umzusetzen.

3.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

4. Bauzeitliche Verkehrsführung am Nordstern

4.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Die bauzeitliche Verkehrsführung ist nicht Bestandteil der Antragsunterlagen.

Die bauzeitliche Verkehrsführung in den Bereichen *Danziger Straße (B8)/ Danziger Straße (B8) – Rampe zur Verteilerebene/ Stockumer Höfe – Rampe zur A44* sah eine Reduzierung der vorhandenen Fahrspuren vor:

1. *Danziger Straße (B8)*: Reduzierung auf eine Fahrspur in die Fahrtrichtung Norden
2. *Danziger Straße (B8) – Rampe zur Verteilerebene*: Reduzierung auf drei Fahrspuren
3. *Stockumer Höfe – Rampe zur A44*: Reduzierung auf eine Fahrspur

4.2 Anlass der Planänderung

Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit wurde die Planung optimiert.

4.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Die vorgenannten Punkte wurden wie folgt geändert:

1. *Danziger Straße (B8)*: Aufrechterhaltung von zwei Fahrspuren in die Fahrtrichtung Norden während der Bauzeit durch Optimierung der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Pfeiler Achse 40.
2. *Danziger Straße (B8) – Rampe zur Verteilerebene*: Aufrechterhaltung von vier Fahrspuren während der Bauzeit durch Optimierung der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Pfeiler Achse 40 und Umplanung der 5. Hilfsstütze (Ausführung als Brücke).
3. *Stockumer Höfe – Rampe zur A44*: Aufrechterhaltung von zwei Fahrspuren während der Bauzeit durch Optimierung der Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich Pfeiler Achse 50 und Umplanung der 5. Hilfsstütze (Ausführung als Brücke).

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlage der Antragsunterlagen übernommen: 1.

4.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

5. **Änderung Entwässerungssystem**

5.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Für das Entwässerungssystem der U81 waren folgende Details vorgesehen:

1. Anschluss der Entwässerung im Bereich Freiligrathplatz an einen vorhandenen Mischwasserkanal
2. Anschluss eines Kontrollschachtes für Restwassermengen auf der Lilienthalstraße an einen bestehenden Kanal
3. Eigener Schachtanschluss der Entwässerungsleitung aus dem Dammbauwerk in den bestehenden Kanal DN 3100/2700
4. Entwässerung der Stellplatzflächen P12 über eine Sammelleitung in östlicher Richtung
5. Ableitung des Mischwassers aus dem U-Bahnhofs-Bereich über eine eigene Leitung bis zur Vorflut auf Höhe der Brücke Am Roten Haus

5.2 Anlass der Planänderung

Aufgrund der zwischenzeitlichen Fortführung der Leitungsverlegeplanung sowie im Zuge des Planungsfortschrittes wurde die Planung überarbeitet und abgestimmt.

5.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Die vorgenannten Punkte wurden wie folgt geändert:

1. Der Anschluss im Bereich Freiligrathplatz erfolgt nun an ein vorhandenes Pumpwerk der Stadt Düsseldorf
2. Der Kontrollschacht wird nicht mehr an die Kanalisation angeschlossen. Der Schacht wird tagwasserdicht erstellt und regelmäßig kontrolliert
3. Statt des separaten Schachtanschlusses erfolgt die Einleitung in den städtischen Vorfluter nun über einen gemeinsamen Schacht mit den anderen neu geplanten Sammelleitungen
4. Die Entwässerung der Stellplätze verläuft jetzt in westliche Richtung und wird bei ca. Station 1+282 in einen vorhandenen Flughafenkanal eingeleitet
5. Die U-Bahnhofs-Entwässerung erhält einen direkten Anschluss an eine bestehende Mischwasserleitung des Flughafens in unmittelbarer Nähe des U-Bahnhofes.

In Ergänzung zu den vorgenannten Änderungen wurden gleichzeitig resultierend aus neuen Vorgaben aus der Leitungsumverlegung der Versorgungsleitungen die Anordnung aller Entwässerungsleitungen in der Erschließungsstraße Nord aktualisiert.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 7.1, 7.2 und 9.1.

5.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

6. Anpassung aufgrund Vorgaben Feuerwehr

6.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

1. Die Feuerwehrfahrzeuge sollten bei Einsatzfahrten von der Feuer- und Rettungswache 5 über die Flughafenstraße bzw. den Nordstern fahren.
2. Gemäß ursprünglicher Planung erfolgt eine einseitige Einspeisung der Feuerlöschtrockenleitung auf der Brücke über den Nordstern vom Widerlager Achse 10 aus.
3. In den Antragsunterlagen waren bisher keine gesonderten Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge vorgesehen.

6.2 Anlass der Planänderung

Im Zuge des Planungsfortschrittes wurde in Abstimmung mit der Feuerwehr festgelegt, die Trockenleitung zweiseitig eingespeist werden soll.

Als Planungsgrundlage wurde darüber hinaus berücksichtigt, dass derzeit in der Regel mehrmals täglich Einsätze von der Feuerwache 5 in Richtung Eckener Straße und Am Roten Haus stattfinden, an manchen Tagen sogar bis zu einem Einsatz je Stunde.

Gemäß der Antragsunterlagen kann die Straße Am Roten Haus nicht direkt angefahren werden. Den Umweg über die Flughafenstraße wird mit einem Zeitaufwand von 1-2 Minuten in Ansatz gebracht. Dieser Zeitverlust ist für die Einsatzplanungen der Feuerwehr nicht akzeptabel.

6.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

1. Zur Vermeidung von Umwegen bei Einsatzfahrten wurde die Rampe in Richtung Nordstern umgestaltet. Statt ursprünglich zwei IV-Fahrstreifen im Einrichtungsverkehr sieht die Planänderung jetzt einen IV-Fahrstreifen und eine Feuerwehrspur in Gegenfahrtrichtung vor. Zur Bewältigung der Kurvenfahrten mussten im Bereich Brücke Am Roten Haus zusätzliche Verkehrsflächen geschaffen werden.
2. Eine zusätzliche Einspeisung der Feuerlöschtrockenleitung ist nun auch vom Widerlager Achse 70 vorgesehen. Im unmittelbaren Bereich dieses Einspeisepunktes wird ein zusätzlicher Hydrant erstellt
3. Angrenzend an das vorgenannte Widerlager wird eine Feuerwehraufstellfläche eingeplant.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1, 6.2, 6.3 und 7.1.

Die Darstellung des Löschwassereinspeisepunktes ist den Detailplänen zu den Bauwerken zu entnehmen. Diese Unterlagen sind nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

6.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

7. Änderungen im Bereich des Flughafens

7.1 Anpassung Verkehrsflächen

7.1.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

1. Entsprechend der ursprünglichen Planungen waren für die Querschnitte der Flughafenstraße folgende Breiten vorgesehen:
Parkstreifen 2,00 m
Gehweg 2,50 m
2. Der Oberbau der Verkehrsflächen sollte mit Ausnahme der nördlichen Erschließung gemäß Belastungsklasse 10. Die nördliche Erschließung war in Bk 3.2 geplant.
3. Weiterhin sollte in der Flughafenstraße auf Höhe des Maritim Hotels die bestehende Querschnittsaufteilung nach Abschluss der U-Bahnhof-Baumaßnahmen für die Wiederherstellung übernommen werden.

7.1.2 Anlass der Planänderung

Aufgrund von Einwendungen des Flughafens Düsseldorf (P-057) waren die Planungen erneut abzustimmen und zu überarbeiten.

7.1.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Seitens des Flughafens wurden neue Planungsvorgaben übergeben.

1. Die Breiten für den Querschnitt der Flughafenstraße wurden in Abhängigkeit zum jeweiligen Teilabschnitt wie folgt geändert:
- Parkstreifen 1,95 m
- Gehweg 2,10 bis 2,50 m
2. Alle Straßenverkehrsflächen erhalten einen Oberbau der Belastungsklasse 10.
3. In der Flughafenstraße auf Höhe des Maritim Hotels wurde der Querschnitt insoweit geändert, dass nun in dem Abschnitt, in welchem die Verkehrsflächen wiederherzustellen sind, der Längsparkstreifen zugunsten einer Erweiterung des Parkplatzes P12 entfällt und der Gehweg somit an die Fahrbahn angrenzt.

Im Zuge der Planänderungen wurden redaktionelle Anpassungen der Fahrbahnränder im Bereich Einmündung Klaus-Bungert-Straße und im Bereich der Shell-Tankstelle eingearbeitet.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1, 6.3, 6.4, 7.1, 7.2, 10.13, 10.14, 10.15 und 11.1.

7.1.4 Neue Betroffenheiten

Keine

7.2 Verlegung Luftsicherheitsgrenze

7.2.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Die Verlegung der Luftsicherheitsgrenze ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. In den Antragsunterlagen von September 2015 wurde auf den Anpassungsbedarf der Luftsicherheitsgrenze an zwei Stellen verwiesen.

7.2.2 Anlass der Planänderung

Durch neue Vorgaben seitens des Flughafens hat sich die Trassenführung einer zu verlegenden Fernwärmeleitung geändert. Der damit verbundene Neubau eines Fernwärmegebäudes an der Flughafenstraße erfordert zusätzlich die dauerhafte Anpassung des ICAO-Zauns im Bereich der neuen Station.

Weiterhin verlief der Luftsicherheitszaun im Bereich der neuen Stützwand an der Flughafenstraße in den Antragsunterlagen nur teilweise auf der neuen Stützwand. Nun wird über die gesamte Stützwand an der Flughafenstraße ein Luftsicherheitszaun montiert, da die Stützwand über ihre gesamte Länge die Grenze zum Luftsicherheitsbereich darstellt.

Somit wird die Luftsicherheitsgrenze nun an insgesamt drei Stellen dauerhaft angepasst.

7.2.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Unter Berücksichtigung des neuen Gebäudes wurde der Zaun geringfügig verlegt.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1, 6.3 und 7.1.

7.2.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

7.3 Inanspruchnahme Privatflächen/Anpassung Verkehrsflächen

7.3.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Gemäß Bauphasenplanung war ursprünglich vorgesehen, die Flughafenstraße in Teilabschnitten während der Bauzeit temporär in Richtung Süden zu verschieben. Diese Verschiebung ergab sich aus dem angedachten Bauablauf mit hieraus resultierenden Arbeitsstreifen. In der Folge musste ein Arbeitsstreifen auf Grundstücken der Flughafen Immobiliengesellschaft und der Strabag-AG vorübergehend in Anspruch genommen werden.

7.3.2 Anlass der Planänderung

Aufgrund von Einwendungen des Flughafens Düsseldorf (P-056, P-057 und P-058) waren die Planungen erneut abzustimmen und zu überarbeiten.

7.3.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Nach Präzisierung und Optimierung des Bauablaufes wurde eine Lösung entwickelt, die keine Flächeninanspruchnahme auf den Grundstücken des Flughafens bzw. der Strabag zur Folge hat. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 1, 6.3, 6.4, 7.1 und 7.2.

7.3.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

8. Grunderwerbsplan- und Verzeichnis

8.1 Bisheriger Antragsgegenstand gemäß Planfeststellung von September 2015

Grundlage der Grunderwerbsunterlagen waren die gemäß Entwurfsplanung erstellten Planungsunterlagen.

8.2 Anlass der Planänderung

Resultierend aus den Planungsänderungen zum 1. Deckblatt wurden die Grunderwerbsunterlagen nachgeführt.

Gleichzeitig wurden die Einflüsse aus neuen Vorgaben in der Leitungsumverlegung der Versorgungsleitungen berücksichtigt.

8.3 Änderungen gegenüber Planfeststellungsantrag von September 2015

Im Einzelnen haben sich die Unterlagen durch folgende Punkte geändert:

1. Nachführung der Planunterlagen (siehe 6. Anpassungen aufgrund Vorgaben Feuerwehr, siehe 7.1 Anpassungen Verkehrsflächen im Bereich Flughafen, siehe 7.2 Verlegung Luftsicherheitsgrenze, siehe 9.3 Verkehrszeichenbrücke)
2. Bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen (siehe 4. Bauzeitliche Verkehrsführung am Nordstern, siehe 7.3 Inanspruchnahme Privatflächen)

Im Allgemeinen erfolgte die Anpassung der Betroffenheiten in der vorübergehenden Inanspruchnahme sowie in den vorgesehenen Leitungslängen. Bei der lfd. Nr. 52 wurde anstelle einer dauerhaften Belastung jetzt dauerhafter Grunderwerb festgelegt

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 12.1, 12.2, 12.3, 12.4 und 12.5.

8.4 Neue Betroffenheiten:

Keine

9. Sonstige redaktionelle Änderungen

9.1 Brücke über den Nordstern, Gründung Achse 40:

Die bauzeitlich erforderliche Abfangung der vorhandenen Winkelstützwand erfolgt aus technischen und wirtschaftlichen Gründen über einfach rückverankerte tangierende VDW-Pfähle.

In den Antragsunterlagen war hier der Aufbau einer Abfangung im Düsenstrahlverfahren vorgesehen.

Weitere Darstellungen hierzu sind den Bau- und Verkehrsphasenplänen zu entnehmen. Diese Unterlagen sind allerdings nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

9.2 Verkehrszeichenbrücke

An der Rampe Stockumer Höfe (Nord) befindet sich eine der Baulast der Stadt Düsseldorf zugehörige Verkehrszeichenbrücke (Baujahr 1984), die im Zuge des Neubaus der Brücke über den Nordstern verschoben werden muss, da die beiden Bauwerke lagemäßig kollidieren würden. Da die bestehende Verkehrszeichenbrücke heute generell nicht mehr dem Stand der Technik entspricht (neue Regelwerke wie Eurocode, ZTV-ING 9-1, veränderte Lastansätze, neue konstruktive Ausbildungen wie Fußpunkte mit Schubknaggen, biegesteife Ecken), wurde entschieden, die vorhandene Verkehrszeichenbrücke abzubrechen und durch eine neue Verkehrszeichenbrücke im Abstand von ca. 36,5 m in Richtung Osten bzw. Autobahn A44 neu zu errichten.

An den Pfosten der Verkehrszeichenbrücke werden zusätzlich zwei LED-Anzeigen mit der Aufschrift "Achtung Feuerwehr" montiert.

Im Zuge der Umplanung der Verkehrszeichenbrücke wurden Versorgungsleitungen im Bereich der Rampe in Richtung Nordstern nacherhoben und im Planwerk ergänzt.

In den Antragsunterlagen war eine Verschiebung der Verkehrszeichenbrücke nicht geplant.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlage der Antragsunterlagen übernommen: 6.2.

9.3 Neue Mittelspannungsstation

Aus betriebstechnischen Gründen ist eine zusätzliche Mittelspannungsstation erforderlich, die auf dem Vorplatz des Unterwerks der Brücke Tor 1 angeordnet wird.

Die Mittelspannungsstation wird als Kompaktstation ausgebildet und weist im Grundriss Abmessungen von ca. 4,0 x 2,5 m auf und ist ca. 2,5 m hoch.

In den Antragsunterlagen war keine zusätzliche Mittelspannungsstation vorgesehen.

Details hierzu können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 6.3 und 7.1.

9.4 Änderung der Gradienten in der Erschließungsstraße Nord und der Flughafenstraße

Die Gradienten wurden als Folgemaßnahmen aus den Belangen der Feuerwehr und den Einwendungen des Flughafens angepasst.

Details hierzu können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 9.1 und 9.2.

9.5 Bauwerk Rampe Lilienthalstraße

Die Sohle des Bauwerks Rampe Lilienthalstraße wurde in der Lage um 30 cm höher geplant als Folge der Änderung der Bauwerksentwässerung (siehe 5. Änderung Entwässerungssystem).

Die Höhe der Schienenoberkante wurde nicht verändert.

Details hierzu können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlage der Antragsunterlagen übernommen: 10.5.

9.6 Winkelstützwand an der Rampe Lilienthalstraße

Im Bereich der Ausfädelung am Fuß der Rampe Lilienthalstraße wird der Höhenversprung zwischen Gleis 4 (U79) und Gleis 2 (U81) durch eine Winkelstützwand aufgenommen, bevor das eigentliche Rampenbauwerk beginnt.

In den Antragsunterlagen wurde dieser Höhenversprung über einen auf Bohrpfählen gegründeten Betonholm ausgeführt.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlage der Antragsunterlagen übernommen: 10.4.

9.7 Schachtbauwerke im Bereich des Dammbauwerks

Durch das Dammbauwerk werden zwei vorhandene Leitungen der Stadtentwässerungsbetriebe überbaut (Mischwasserkanal DN 1800 SB und Regenwasserkanal Kastenprofil 3100/2700 B).

Im Bereich der Feuerwehrausfahrt liegen zwei Zugangsschächte zu diesen Leitungen unmittelbar an der Konstruktion des Dammbauwerks. Die Zugänglichkeit zu den beiden Schachtbauwerken wird durch eine Aussparung am Wandfuß des Dammbauwerks geschaffen.

In den Antragsunterlagen war hier vorgesehen, diese beiden Zugangsschächte zu verlegen.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlage der Antragsunterlagen übernommen: 10.7.

Weitere Darstellungen sind den Detailplänen zu den Bauwerken zu entnehmen. Diese Unterlagen sind allerdings nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

9.8 Aufstellfläche Modul D

Die östlich an das Modul D angrenzende vorhandene Aufstellfläche wird höhentekhnisch angepasst und in die Grundstückszufahrt Richtung Tor 1 einbezogen.

In den Antragsunterlagen war eine Abtrennung dieser Fläche von der Zufahrt mittels Borden vorgesehen.

Details können den anliegenden Deckblattunterlagen entnommen werden. Die Ergebnisse wurden in folgende Anlagen der Antragsunterlagen übernommen: 6.3 und 7.1.

9.9 Neue Betroffenheiten:

Keine