

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens.....	3
1.1	Geplante Baumaßnahme.....	3
1.2	Einordnung der Lage der Baumaßnahme	3
1.3	Verwaltung	3
2	Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens	4
2.1	Begründung der Baumaßnahme	4
2.2	Rechtsgrundlagen.....	4
3	Varianten und Variantenvergleich	4
3.1	Straßenüberführung bzw. Eisenbahnüberführung	4
3.2	Änderung der vorhandenen Anlage.....	5
4	Beschreibung des vorhandenen Zustands	5
4.1	Allgemein	5
4.2	Bahnübergang	5
4.2.1	Technische Ausrüstung – BÜ	5
4.2.2	Gleisanlagen/ Oberbau	5
4.2.3	BÜ Befestigung	5
4.2.4	Straßen und Wege.....	6
4.2.5	Entwässerung	6
5	Beschreibung des geplanten Zustands	6
5.1	Technische Ausrüstung - BÜ	6
5.2	Gleisanlagen / Oberbau	6
5.3	BÜ Befestigung.....	7
5.4	Straßen und Wege.....	7
5.5	Entwässerung	7
5.6	Markierung und Beschilderung	7
6	Tangierende Planungen	7
7	Temporär zu errichtende Anlagen	8
8	Baudurchführung	8
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	8
9.1	Betroffenes Fachrecht	8
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	9
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen	11
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	11
9.4.1	Schutzgut Pflanzen und Tiere	11
9.4.2	Schutzgut Boden und Fläche	12
9.4.3	Schutzgut Klima / Luft.....	12
9.4.4	Schutzgut Wasser.....	12
9.4.5	Schutzgut Landschaft und landschaftsgebundene Erholung	12
9.4.6	Schutzgut Kultur- und Sachgüter.....	12
9.4.7	Schall, Erschütterung und Lärmimmission	13
10	Weitere Rechte und Belange.....	13
10.1	Grunderwerb.....	13

Vorhaben:



Beseitigung einer BÜSA km 16,0 - Zum Steigeturm
Bahn-Strecke 2210, Bahn-km 16,060

Unterlage 01

10.2	Kabel und Leitungen.....	14
10.3	Straßen und Wege.....	14
10.4	Kampfmittel.....	14
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial.....	15
10.6	Gewässer.....	15
10.7	Land- und Forstwirtschaft	15
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	15
11	Abkürzungen.....	16

1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens

1.1 Geplante Baumaßnahme

Die vorhandene Bahnübergangstechnik, NFA 60 aus dem Jahr 1979 ist nicht mehr umbau-fähig. Es besteht eine EBA-Auflage die vorhandene Technik durch moderne BÜ-Technik oder durch eine Ersatzmaßnahme zu ersetzen.

Der BÜ Zum Steigeturm liegt im Planungsabschnitt des ESTW Zulaufstrecke Dortmund II. Der BÜ wird vom Fdl Do-Rahm bedient. Mit dem Bau des geplanten ESTWs entfällt die Mög-lichkeit einer örtlichen Bedienung. Ein Umbau der Altanlage ist nicht mehr möglich. Auf Grund der geringen Nutzung soll der Bahnübergang spätestens mit Inbetriebnahme des ESTWs beseitigt (aufgelassen) werden.

Im Rahmen dieser Unterlage wird der Bahnübergang im Bahn-km 16,060 beseitigt.

1.2 Einordnung der Lage der Baumaßnahme

Der Bahnübergang (BÜ) Zum Steigeturm, liegt an der zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn der Strecke 2210 Herne – Dortmund Hbf in Bahn-km 16,060.

Der BÜ Zum Steigeturm, Bahn-km 16,060 befindet sich nach gültigem Straßengesetz an einem öffentlich genutzten, jedoch nicht gewidmeten innerörtlichen Geh- und Radweg.

1.3 Verwaltung

Bundesland:	Nordrhein-Westfalen
Landkreis	Stadt Dortmund
Gemeinde:	Stadt Dortmund
Straßenbaulastträger:	Stadt Dortmund

2 Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens

2.1 Begründung der Baumaßnahme

Der Bahnübergang (BÜ) „Zum Steigeturm“ liegt im Planungsabschnitt des Vorhabens ESTW Zulaufstrecke Dortmund II. Der BÜ wird vom FdI Do-Rahm bedient. Mit dem Bau des geplanten ESTWs entfällt die Möglichkeit einer örtlichen Bedienung. Ein Umbau der Altanlage ist nicht mehr möglich.

Die vorliegende Planung erfasst die Beseitigung der BÜSA des BÜ's einschließlich aller daraus erforderlichen Folgemaßnahmen. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Unterlage.

2.2 Rechtsgrundlagen

Vorhabenträger ist die DB InfraGO AG. Die zuständige Behörde für Erteilung der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), vertreten durch die Außenstelle Essen.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen

3 Varianten und Variantenvergleich

Eine ersatzlose Schließung des Bahnüberganges ist aus verkehrstechnischen Gründen möglich, da die Wegebeziehung sehr gering genutzt wird, wie in der vorliegenden Verkehrszählung vom 17.02.2025 hinterlegt.

Eine Nutzung des Weges für Kfz bzw. Forstfahrzeuge ist derzeit nicht erlaubt, wird jedoch seitens der DB InfraGO AG geduldet.

3.1 Straßenüberführung bzw. Eisenbahnüberführung

Die Alternative einer Straßen- oder Eisenbahnüberführung wurde ebenfalls vorab geprüft. Eine Ersatzmaßnahme in Form einer Eisenbahnüberführung (EÜ) oder Wegüberführung ist wegen der örtlichen Gegebenheiten nur unter entsprechenden hohen Aufwendungen möglich.

Solch ein Ingenieurbauwerk würde wesentliche Umbaumaßnahmen in den angrenzenden Örtlichkeiten nach sich ziehen. Daher ist diese Variante wirtschaftlich im Verhältnis zu den erforderlichen Eingriffen und der späteren Nutzung nicht vertretbar.

Somit wurde sich in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Stadt Dortmund auf die Auflassung des Bahnüberganges verständigt. Es erfolgen keine Ersatzmaßnahmen.

Die zugehörige Beschlussvorlage (Drucksache Nr.: 24183-22) der Stadt Dortmund vom 27.04.2022 inkl. Bestätigung vom 28.04.2022 liegt in den ergänzenden Unterlagen der Anlage EU04-4 vor.

3.2 Änderung der vorhandenen Anlage

Es wurde eine Lösung ausgearbeitet, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursacht, d. h. ökonomisch wie auch ökologisch am verträglichsten ist.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustands

4.1 Allgemein

Für die vorliegende Auffassung mit Rückbau des BÜ ergeben sich keine Abweichungen von technischen Regelwerken und Richtlinien.

4.2 Bahnübergang

4.2.1 Technische Ausrüstung – BÜ

Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der Bahnübergang ist mit einer NFA60- Anlage (Anrufschränke) mit Vollabschränkung und mit Andreaskreuzen gesichert. Die Anlage ist aus beiden Richtungen ohne einer Signalabhängigkeit ausgerüstet. Im Quadrant I ist ein achteckiges Betonschaltheus mit der Schalteinrichtung vorhanden. Eine Ausschaltung mit Kontakten ist vorhanden.

Anlagen der Elektrotechnik

Der Streckenabschnitt im Bereich des Bahnüberganges BÜ 16,0 ist nicht elektrifiziert. Ein Starkstromanschluss aus dem Niederspannungsnetz ist am BÜ aus dem Schaltheus Starkstromdienst in Dortmund-Rahm vorhanden. Der Bahnübergang ist nicht beleuchtet und eine Wegebeleuchtung ist ebenso nicht vorhanden.

Telekommunikationsanlagen

Am BÜ-Schaltheus befindet sich ein Fernsprecher. Die alten, drahtgebundenen Streckenfernsprechstellen sind nicht mehr eingebunden.

Des Weiteren befinden sich im Quadranten I und III Wechselsprecher.

4.2.2 Gleisanlagen/ Oberbau

Die den BÜ-Bereich zweigleisig querende Bahnstrecke 2210 ist nicht elektrifiziert und gehört zum Netz der Hauptstrecken. Im Bereich des Bahnüberganges sind keine Abzweige vorhanden. Die Strecke 2210 wird derzeit mit $v = 80 \text{ km/h}$ (lt. VzG) befahren. Die Gleise liegen in gerader Lage.

4.2.3 BÜ Befestigung

Die BÜ- Befestigung besteht aus Innenplatten System InnoStrail sowie Asphalt. Der straßenseitige Anschluss ist in bituminöser Bauweise vorhanden.

4.2.4 Straßen und Wege

Die Wegbreite innerhalb und außerhalb der Kreuzungsbefestigung beträgt ca. 2,80 m bis 3,20 m. Der Kreuzungswinkel beträgt 78,5°.

Der den Bahnübergang querende Geh- und Radweg ist südlich der Gleisanlage unbefestigt und nördlich der Gleise gepflastert. Der unmittelbare Kreuzungsbereich ist asphaltiert.

Eine aktuelle Verkehrszählung vom 17.02.2025 liegt in Unterlage 11 vor.

4.2.5 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über Querneigung des Weges in das angrenzende Gelände.

5 Beschreibung des geplanten Zustands

5.1 Technische Ausrüstung - BÜ

Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage NFA60 „Zum Steigeturm“ wird ersatzlos aufgelassen. Die technischen Anlagen zur Sicherung des BÜ einschließlich Schranken, Rufsäulen und Bahnübergangsbelaag sowie die Bedieneinheit im Stellwerk werden zurückgebaut.

Das vorhandene Betonschaltheus im Quadranten I wird erst mit Inbetriebnahme des ESTW Zulaufstrecke Dortmund II zurückgebaut.

Zur Sicherung gegen unbefugtes Betreten der Bahnanlage werden Zäune nördlich und südlich des BÜ errichtet. Darüber hinaus werden die vorhandenen Böschungen über den BÜ-Bereich geschlossen und als Abschluss des verbleibenden Weges wird ein Hochbord eingebaut.

Anlagen der Elektrotechnik

Die vorhandenen Innen- und Außen-50 Hz-Anlagen werden nach Inbetriebnahme des ESTW Dortmund Zulaufstrecke II zurückgebaut. Das Einspeisekabel wird beidseitig abgeklemmt und zurückgebaut.

Telekommunikationsanlagen

Die nicht mehr erforderlichen TK-Altanlagen (Fernsprechkästen, Wechselsprechanlage und Fb-Kabel im Umfeld des BÜ) werden zur Baufeldfreimachung zurückgebaut und ggf. vorhandene Kabelstiche ausgespleißt.

5.2 Gleisanlagen / Oberbau

Mit Auflassung des Bahnüberganges wird der Bahnübergangsbelaag ausgebaut und das Regelprofil der Bahn hergestellt. Die vorhandenen B70 Schwellen bleiben erhalten. Nach Rückbau der Gleiseindeckung sind die Gleise zu stopfen.

Es werden keine Trassierungsänderungen der Gleistrasse geplant.

5.3 BÜ Befestigung

Die Gleiseindeckung in beiden Gleisen wird rückgebaut und entsorgt.

5.4 Straßen und Wege

Der den BÜ kreuzende Geh- und Radweg „Zum Steigeturm“ ist nicht gewidmet. Bei diesem Weg handelt sich um einen öffentlichen genutzten, jedoch nicht gewidmeten, innerörtlichen Fuß- und Radweg.

Im Zuge dieser Maßnahme wird der Weg im Gleisbereich zurückgebaut. Es gibt einen Gestattungsvertrag aus dem Jahr 2016, dass die Stadt Dortmund das südlich der Bahntrasse liegende Flurstück 64, welches sich im Eigentum der DB Netz AG befindet, als Fuß-/Radweg mitbenutzen darf. Die Gestattung endet vor dem BÜ. Der Gestattungsvertrag kann bei Vorliegen eines wichtigen Grundes außerordentlich gekündigt werden.

Die Kündigung der Gestattung wurde – auch entsprechend der Abstimmung mit der Stadt Dortmund vom 19.12.2024 – von der DB InfraGO AG gekündigt. Die Kündigung liegt der ergänzenden Unterlagen EU02, das Protokoll der EU04-4-3 bei.

5.5 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt wie im Bestand in die tieferliegenden Flächen. An vorhandenen Entwässerungseinrichtungen sind keine Änderungen geplant.

Nach Entsiegelung der Flächen kann das Niederschlagswasser im Gelände versickern.

5.6 Markierung und Beschilderung

Entsprechend der Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Dortmund werden die Beschilderungen gemäß Beschilderungs- und Markierungsplan neu vorgesehen (siehe Unterlage 7.2).

Beidseitig werden Verkehrsschilder Z 357 „Sackgasse“ aufgestellt und die Andreaskreuze Z201-50 beseitigt.

6 Tangierende Planungen

Im unmittelbaren Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme an der Bahnübergangsanlage stehen die Baumaßnahmen:

- Zusammenhangsmaßnahme ESTW Zulaufstrecke Dortmund II mit
- Erneuerung des Bahnüberganges „Rahmer Straße“ in Bahn-km 17,285
- Beseitigung Bahnübergang „Ovelacker Weg“ in Bahn-km 17,025
- Beseitigung des Bahnüberganges „Westhusener Straße“ in Bahn-km 17,548 mit Errichtung eines Ersatzweges nördlich der Bahntrasse zur „Rahmer Straße“
- Erneuerung des Bahnüberganges „Aspeystraße“ in Bahn-km 17,800

Sonstige Ausbaupläne des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen oder der Stadt Dortmund sind nicht bekannt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Im Bereich des Bahnüberganges wird aufgrund des begrenzten Umfangs der Maßnahme keine separate Baustelleneinrichtungsfläche benötigt. Daher entfällt die Einrichtung einer BE-Fläche vollständig. Die beim Ausbau anfallenden Materialien sind unmittelbar nach Ausbau von der Baustelle abzutransportieren.

Die Zufahrt zur Maßnahme erfolgt über die bestehenden örtlichen Wegebeziehungen.

8 Baudurchführung

Die Gesamtbauzeit einschließlich aller Vor- und Nacharbeiten sowie aller Nebenleistungen wird auf ca. 1 Monat eingeschätzt.

Bauverfahren

- Vollsperrung des BÜ ab Außerbetriebnahme der BÜ-Anlagen
- Rückbau Andreaskreuze, Antriebe, inkl. zugehöriger Fundamente
- Sperrung der Straße
- Straßenaufbruch, Rückbau Asphalt im Kreuzungsbereich
- Böschungsherstellung (Profilierung) und Einbau des Zaunes
- Rückbau des Betonschalthauses mit Inbetriebnahme des ESTW Dortmund Zulaufstrecke II

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Das Vorhaben „Beseitigung einer BÜ km 16,0 „Zum Steigeturm“ fällt unter das Planrecht (§18 AEG). Die Umweltauswirkungen, die das Vorhaben mit sich bringt, wurden auf Basis der Eingriffsregelungen (§ 14 BNatSchG) und der Bundeskompensationsverordnung (BKompV) in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) ermittelt.

Die artenschutzrechtliche Betrachtung erfolgte in einem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) gemäß § 44 BNatSchG. Die betroffenen gesetzlichen Grundlagen für die verschiedenen Schutzgüter und allgemein sind untenstehend aufgelistet:

- Umweltleitfaden des EBA (insb. Teil III)
- Eingriffsregelung:
 - BKompV, insb. Anlage 1, 2 und 3
 - BNatSchG insb. §13 ff
 - BNatSchG §30
- Bewertung der einzelnen Schutzgüter:
 - Schutzgut Flora und Fauna, biol. Vielfalt, Artenschutzprüfung:
 - BNatSchG § 39 Abs. 1
 - BNatSchG § 44 Abs. 1 und § 45
 - LNatSchG NRW

- Verwaltungsvorschrift Artenschutz (MUNLV NRW)
- FFH-Richtlinie
- Schutzgut Boden:
 - BodSchG
 - BoVEK -Kurzkonzept
- Schutzgut Wasser:
 - WHG
 - EG-WRRL
- Schutzgut Mensch:
 - BImSchV (DIN 4150)
 - AVV-Baulärm
- Schutzgut Landschaft:
 - s. Eingriffsregelung

Das BImSchG wurde in einer Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungs-immissionen (Baulärm) berücksichtigt. Eine UVP-Pflicht nach §§5 ff. UVPG besteht für das Vorhaben nicht.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es ausschließlich baubedingt zu Beeinträchtigungen der Umwelt. Aufgrund der Art und Weise des Vorhabens sind keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten. Anlagebedingte Beeinträchtigungen durch den Bau eines Zauns zum Schutz der Gleisanlagen vor unbefugtem Betreten sind als vernachlässigbar gering zu werten und eine Beeinträchtigung entsprechend auszuschließen.

Umweltauswirkungen der Baumaßnahme auf betroffene Biotope und Schutzgüter sind durch im Folgenden zusammengefasste Maßnahmen zu vermeiden bzw. vermindern. Details zu den Maßnahmen sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen:

Gehölzschutzzaun

Für die Bäume entlang des Weges zur Siedlung ist bei einer Nutzung für größeren Baustellenverkehr (Materialtransporte, Bewegung von Baumaschinen) geeigneter Einzelbaumschutz, mindestens jedoch ein Stammschutz vorzusehen, um eine Schädigung der Bäume zu verhindern. Die Art und der Umfang des Gehölzschutzes ist mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung vor Ort abzustimmen. Es ist die R SBB 2023 und die DIN 18920 zu beachten. An den Eingriffsbereich am BÜ angrenzende Bäume sind durch die Errichtung eines Gehölzschutzzaunes zu sichern. Die Verortung der Zäune erfolgt grob im Maßnahmenplan, der genaue Aufbau ist ebenfalls vor Ort mit der UBÜ abzustimmen.

Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen

Im Anschluss an die Bauarbeiten sind die bauzeitlich beanspruchten Flächen wieder herzustellen. Im Bereich der entsiegelten Flächen des BÜ und der neu modellierten Böschung sind bei Neupflanzungen ausschließlich heimische Gehölze und Regiosaatgut für die Saumbereiche zu verwenden.

Die Betroffenheit des **Schutzgutes Tiere** wurde im vorliegenden Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 9.2) betrachtet. Insbesondere Vögel, Reptilien und Amphibien wurden als betroffene Artengruppen herausgearbeitet. Details zu den Maßnahmen sind dem Artenschutzfachbeitrag zu entnehmen. Folgende Maßnahmen sind zu beachten, um die Auswirkungen auf das **Schutzgut Tiere** zu vermeiden:

Zeitfenster für Rückschnittarbeiten sowie die Baufeldfreimachung

Sofern Sträucher zurückgeschnitten werden müssen, sind sämtliche Vegetationsschnittarbeiten zur Baufeldfreimachung (bspw. Einrichtung Baustelle, Arbeiten am Bahnübergang etc.) gemäß § 39 BNatSchG außerhalb der Brutzeiten der Vögel, in der Zeit vom 1. Oktober 2026 bis 28. Februar 2027 zu erfolgen und sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Amphibien- bzw. Reptilienschutzzäune

Im Rahmen des Vorhabens wird vorsorglich der Einsatz eines temporären Reptilienschutz- bzw. Amphibienschutzzauns (mit glatter Oberfläche) vorgesehen.

Der Zaun soll an den relevanten Bereichen südlich bzw. nördlich des zu entfernenden Bahnübergangs sowie links und rechts neben der Zuwegung installiert werden und verhindern, dass während der saisonalen Wanderbewegungen von Süden einwandernde bzw. von Norden abwandernde Amphibien in den Baustellenbereich gelangen. Sofern planungsrelevante Reptilien nachgewiesen werden, wird der Reptilienschutzzaun zu Beginn der Aktivitätszeit im Jahr 2026 errichtet. Werden keine planungsrelevanten Reptilien nachgewiesen, erfolgt die Errichtung des Zauns nur dann, wenn die Bautätigkeiten in die Amphibienwanderzeiten fallen, also entweder während der Frühjahrswanderung zum Laichgewässer oder während der Abwanderung nach der Fortpflanzung. Der Zaun wird rechtzeitig vor Baubeginn (Ende 2026) installiert und bis zum Abschluss der störungsrelevanten Arbeiten aufrechterhalten. Zusätzlich kann der Zaun mit Fanggefäßen (z. B. Eimern) kombiniert werden, um täglich kontrolliert Tiere zu bergen und in geeignete Habitate umzusetzen.

Folgende Maßnahmen sind durchzuführen, sollten im Zuge der laufenden Kartierungen für das korrespondierende Projekt ESTW Zulaufstrecke Dortmund II planungsrelevante Reptilien nachgewiesen werden:

Kleinflächige Vergrämung im Bereich des Baufeldes zum Schutz von Reptilien

Sollten im Zuge der noch laufenden Erfassungen Reptilien nachgewiesen werden, so sind als Vergrämuungsmaßnahme im Bereich des geplanten Baufelds potenzielle Versteckmöglichkeiten bzw. Habitatemente (u.a. Steinhaufen, Totholz) zu entfernen und eine gerichtete sukzessive Mahd durchzuführen.

Umsiedeln von Reptilien aus dem Baustellenbereich

Werden bei den noch laufenden Erfassungen Reptilien nachgewiesen, so sind ein Jahr vor Baubeginn zur Aktivitätszeit (voraussichtlich Anfang April bis Ende September 2026) die im geplanten Baufeld befindlichen Tiere artgerecht abzufangen und in die aufgewerteten angrenzenden Habitatstrukturen zu überführen. Die Anzahl der Abfangtermine richten sich generell nach der zur Kartiersaison (zur Aktivitätszeit zwei Jahre vor Baubeginn) ermittelten Schätzpopulation und des Fangerfolges und wird in Absprache mit der UNB der Stadt Dortmund überschlägig ermittelt.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Nach Durchführung der Wiederherstellungsmaßnahmen verbleibt in der Bilanzierung ein geringfügiger Kompensationsüberschuss. Es ist somit kein weiterer Kompensationsbedarf für den Eingriff in Natur und Landschaft gegeben.

Sollten bei den Kartierungen in 2025 noch Reptilien im Bereich des BÜ Zum Steigeturm nachgewiesen werden, kann es zu einer erheblichen Beeinträchtigung besonderer Schwere für Reptilien kommen, welche durch eine vorgezogene CEF-Maßnahme vermieden wird:

Herrichtung von Zwischenhalterungsflächen

Sofern Reptilien nachgewiesen werden, sind angrenzende Habitatbereiche zum BÜ für Reptilien aufzuwerten. Sollte im räumlich-funktionalen Zusammenhang eine Habitataufwertung der unmittelbar angrenzenden Bereiche aus umweltplanerischer Sicht mangels verfügbarer oder geeigneter Flächen nicht umsetzbar ist, sind Zwischenhalterungsflächen vorzuhalten. Die Planung zur Herrichtung der Zwischenhalterungsflächen sollte mit einem zeitlichen Vorlauf unmittelbar nach dem ersten Positivbefund während der Kartiersaison (zur Aktivitätszeit zwei Jahre vor Baubeginn) initiiert werden, um die Funktionserfüllung bis zur Einleitung der Zwischenhalterung zu gewährleisten. Die exakte Flächengröße der herzurichtenden Zwischenhalterungsflächen lässt sich ggf. erst nach Beendigung der Kartiersaison und Ermittlung der Schätzpopulation prognostizieren.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

Umweltauswirkungen der Baumaßnahme ergeben sich ausschließlich baubedingt durch die Baustelleneinrichtung sowie die Bauarbeiten und die damit einhergehenden Emissionen (Lärm, Erschütterungen, Abfall, Rückschnitte) selbst.

9.4.1 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere wurden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 BNatSchG für geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-RL bzw. Artikel 1 VS-RL im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrages bewertet. Eine Auslösung von Verbotstatbeständen gemäß §44 BNatSchG ist bei Einhaltung der aufgeführten Vermeidungs- und ggf. CEF-Maßnahmen für Brutvögel, Reptilien und Amphibien auszuschließen.

Biotope sind bei dem Bauvorhaben durch kleinere Gebüschrückschnitte sowie Entfernung von Ruderalvegetation beeinträchtigt. Dies entspricht einem Eingriff in Natur und Landschaft

im Sinne des §14 Abs. 1 BNatSchG, der entsprechend auszugleichen ist. Durch die Wiederherstellungs- und Vermeidungsmaßnahmen lassen sich erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen vollständig vermeiden, es entsteht ein geringfügiger Kompensationsüberschuss.

9.4.2 Schutzgut Boden und Fläche

Im Vorhabenbereich liegt der schutzwürdige Bodentyp Pseudogley-Parabraunerde vor. Im Bereich des BÜ sind keine größeren Bodeneingriffe geplant, außerdem ist hier von einer starken, anthropogenen Überprägung des Bodens und somit eingeschränkter Bodenfunktion auszugehen. Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Bodens durch die Maßnahme zu erwarten.

9.4.3 Schutzgut Klima / Luft

Die geplanten Maßnahmen beschränken sich gemäß aktuellem Planungsstand auf den Bereich des Bahnübergangs. Durch diese lokal begrenzten Eingriffe werden keine für das Schutzgut Klima und Luft relevanten Elemente und Flächen verändert oder neu errichtet. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgut Klima/Luft kann aus diesem Grund ausgeschlossen werden.

9.4.4 Schutzgut Wasser

Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Der Grundwasserkörper im Vorhabenbereich hat einen guten mengenmäßigen und chemischen Zustand. Baubedingte Wirkungen auf den Grundwasserkörper sind weitestgehend auszuschließen. Es ist keine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich. Erhöhte Schadstoffeinträge während der Bauzeit und betriebsbedingt sind ebenfalls auszuschließen, sodass Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers durch das Bauvorhaben insgesamt nicht zu erwarten sind.

9.4.5 Schutzgut Landschaft und landschaftsgebundene Erholung

Die geplanten Maßnahmen beschränken sich gemäß aktuellem Planungsstand auf den Bereich des Bahnübergangs. Durch diese lokal begrenzten Eingriffe werden keine landschaftsbildprägenden Elemente verändert oder neu errichtet. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann aus diesem Grund ausgeschlossen werden.

Da die Lärmbelastung zeitlich begrenzt ist, sind die Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung auf den nahegelegenen Grünflächen als gering zu werten.

Der Bahnübergang selbst wird genutzt, um auf den Feldweg auf der anderen Gleisseite zu gelangen. Aufgrund der sehr geringen Nutzungsfrequenz ist die Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion durch den dauerhaften Wegfall der Zuwegung ebenfalls als gering zu werten.

9.4.6 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Bereich des Vorhabens liegen keine denkmalgeschützten Gebäude oder Landschaftsbestandteile vor. Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern sind insgesamt auszuschließen.

9.4.7 Schall, Erschütterung und Lärmimmission

Betriebsbedingte Schallimmissionen

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen, Straßen oder Magnetschwebebahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik und mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand vermeidbar sind.

Im Rahmen der Auflassung des Bahnüberganges wird keine Trassierungsänderung der bestehenden Gleise der Strecke 2210 geplant. Die Auflassung ist mit einer Reduzierung der Schallemissionen verbunden. Eine wesentliche Änderung der Schallsituation gemäß 16. BImSchV bedingt durch die Auflassung des BÜ kann ausgeschlossen werden. Es besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen

Die schalltechnische Untersuchung in der Unterlage 10 zu den lärmintensivsten Bautätigkeiten (Abbrucharbeiten und Stopfarbeiten) hat gezeigt, dass mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in der Tagzeit zu rechnen ist. Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) treten dabei an keinem Immissionsort in der Tagzeit auf.

Nach jetzigem Planungsstand sollen alle Bauarbeiten ausschließlich in der Tagzeit durchgeführt werden. Bei einer Gesamtdauer der Bauarbeiten von ca. einem Monat, werden nur an wenigen Tagen und an wenigen Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwartet. Die Überschreitungen sind dabei gering (weniger als 5 dB(A)). Im Allgemeinen sind die Beurteilungspegel aus den Bautätigkeiten geringer bis vergleichbar mit der Vorbelastung aus dem Straßenverkehrslärm. Aufgrund der kurzen Dauer der lärmintensivsten Bautätigkeiten werden temporäre aktive Schallschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig angesehen.

Die Untersuchung der baubedingten Erschütterungen hat ergeben, dass während der Abbrucharbeiten mit einem Meißelbagger oder einem Presslufthammer sowie während der Stopfarbeiten Gebäudeschäden in Sinne der DIN 4150-3 ausgeschlossen werden können. Belästigungen im Sinne der DIN4150-2 (Stufe II und III) sind ebenfalls während der Bautätigkeiten auszuschließen.

Es wird empfohlen, die Anwohner rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über Beginn, Dauer, Tageszeiten und Art der Baumaßnahme ausführlich zu informieren.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Da es sich bei dem Vorhaben um die Beseitigung vorhandener Verkehrsanlagen handelt, sind die Flächen, auf denen diese Anlagen stehen, im Eigentum der jeweiligen Betreiber. Für die Bahnanlagen und betroffenen Straßenanlagen handelt es sich um bahneigene und Flächen der Stadt Dortmund.

Durch die erforderlichen Baumaßnahmen für die Beseitigung werden die Flurstücksgrenzen der Deutschen Bahn AG überschritten.

Im Grunderwerbsverzeichnis in Unterlage 6 und in dem Grunderwerbsplan in Unterlage 5 sind die genutzten Bereiche dargestellt. Die betreffenden Flächen sind in dem Grunderwerbsplan farbig Flächenfüllend dargestellt.

Aus dem Grunderwerbsverzeichnis ergibt sich - unabhängig von der künftigen Nutzung – der für die gesamte Baumaßnahme erforderliche Flächenbedarf.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Zuge der technischen Bearbeitung wurden nachfolgende Leitungsträger abgefragt:

- PLEDOC GmbH
- Deutsche Telekom AG
- GELSENWASSER AG
- Vodafone NRW GmbH
- Dortmunder Netz GmbH
- Westnetz GmbH
- Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH

Es sind keine Kabel und Leitungen im Rückbaubereich des Vorhabens benannt worden und somit auch nicht betroffen.

10.3 Straßen und Wege

Transportwege

Die Baustelle ist durch die vorhandene öffentliche Straße und Wege ausreichend erschlossen. Die notwendigen Fahrten von Straßenfahrzeugen zur Baustelle werden daher ausschließlich über diese Straße abgewickelt.

Mit einer bauzeitlich bedingt vermehrten Nutzung des Straßennetzes im Umkreis des Vorhabens ist zu rechnen. Die bei der Baudurchführung zum Einsatz kommenden Fahrzeuge haben allen geltenden Vorschriften zu genügen (insbesondere 32. BImSchV – Baumaschinenlärmverordnung; AVV – Baulärm).

10.4 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde die Aussage der Kampfmittelfreiheit im gesamten Bereich eingeholt. Die Auskunft ist in der ergänzenden Unterlage EU 4.1 hinterlegt.

Die Abfrage hat ergeben, dass es keinen Hinweis auf mögliche Kampfmittel im Bereich des Bahnüberganges gibt, da es sich nicht um ein Bombenabwurfsgebiet handelt. Weitergehende Maßnahmen sind demnach nicht erforderlich, jedoch sollte nicht vollständig ausgeschlossen werden das sich Kampfmittel im Erdreich befinden. Bei außergewöhnlichen Verfärbungen im Erdaushub sollten die Arbeiten sofort eingestellt werden und die Polizei sowie der Kampfmittelbeseitigungsdienst eingeschaltet werden.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Beim Rückbau von baulichen Anlagen und Bodenaushub wird die Forderung der Abfallvermeidung und Abfalltrennung am Ort des Entstehens durchgesetzt.

Abfälle werden möglichst sortenrein gewonnen und entsorgt (Verwertung und/oder Beseitigung). Eine Vermischung verschiedener Abfallarten wird durch geeignete und wirtschaftliche Technologien, Verfahren sowie Organisation vermieden.

Durch Aufbereitung und Konditionierung des im Bauvorhaben anfallenden Ausbau- und Abbruchmaterials wird nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten ein maximaler Anteil der Wiederverwendung im Bauvorhaben bzw. der Verwertung außerhalb des Bauvorhabens zugeführt.

10.6 Gewässer

Gewässer sind durch das vorstehend beschriebene Vorhaben nicht betroffen.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Land- und Forstwirtschaftliche Flächen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Brand- und Katastrophenschutz.

11 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Bf	Bahnhof
Bk	Bauklasse
BSH	Betonschaltheus
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
FFH	Flora-Fauna-Habitat
Fdl	Fahrdienstleiter
GP	Genehmigungsplanung
GSMR	digitaler Zugbahnfunk
Hp	Haltepunkt / Hauptsignalabhängigkeit
HV	Hauptverteilung
LST	Leit- und Sicherungstechnik
NSHV	Niederspannungshauptverteilung
Ril	Richtlinie
RStO	Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
SPNV	Schienenpersonen – Nahverkehr
Stw	Stellwerk
TK	Telekommunikationstechnik
ZAS	Zähleranschlusssäule