

## 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	Auflassung des Bahnübergangs.....	4
3.2	Straßenüberführung bzw. Eisenbahnüberführung .....	4
3.3	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.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
4.2.4	Straßen und Wege.....	6
4.2.5	Entwässerung .....	6
5	Beschreibung des geplanten Zustands .....	6
5.1.1	Technische Ausrüstung – BÜ .....	6
5.2	Gleisanlagen / Oberbau.....	6
5.3	BÜ Befestigung.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
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 Kultur- und Sachgüter.....	12
9.4.6	Schall, Erschütterung und Lärmimmission .....	12
10	Weitere Rechte und Belange.....	13
10.1.1	Grunderwerb .....	13
10.1.2	Kabel und Leitungen.....	14

Vorhaben:

Beseitigung einer BÜSA km 17,0 – Ovelacker Weg  
Bahn-Strecke 2210, Bahn-km 17,025

---

10.1.3	Straßen und Wege.....	14
10.1.4	Kampfmittel.....	14
10.1.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial.....	15
10.1.6	Gewässer.....	15
10.1.7	Land- und Forstwirtschaft .....	15
10.1.8	Brand- und Katastrophenschutz .....	15
11	Abkürzungen.....	16

# **1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens**

## **1.1 Geplante Baumaßnahme**

Der Bahnübergang entspricht bezüglich der Sicherheit und den Anforderungen an die Abwicklung des Verkehrs den gesetzlichen Bestimmungen, aber nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik. Der Bahnübergang ist mit einer NFA60- Anlage mit Vollabschrankung und mit Andreaskreuzen sowie einer Fernbeobachteranlage gesichert.

Aufgrund der geringen Nutzung (164 Fußgänger/Tag und 67 Radfahrer/Tag) soll der BÜ spätestens mit Inbetriebnahme des ESTW Dortmund Zulaufstrecke II aufgelassen werden.

Im Rahmen dieser Unterlage wird der Bahnübergang Bahn-km 17,025 beseitigt.

## **1.2 Einordnung der Lage der Baumaßnahme**

Der Bahnübergang (BÜ) Ovelacker Weg, liegt an der zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn der Strecke 2210 Herne – Dortmund Hbf in Bahn-km 17,025.

Der BÜ Ovelacker Weg, Bahn-km 17,025 befindet sich nach gültigem Straßengesetz an einer nicht gewidmeten Straße. Dieser vorhandene innerörtliche Geh- und Radweg wird von Anwohnern und Nutzern der Kleingartenanlage zur Naherholung genutzt.

## **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) „Ovelacker Weg“ liegt im Planungsabschnitt des Vorhabens ESTW Zulaufstrecke Dortmund II. Der BÜ wird vom Fdl 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 Auflassung 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**

### **3.1 Auflassung des Bahnübergangs**

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

Weiter gibt es über den „Wischlinger Weg“ bis zum Bahnübergang „Rahmer Straße“ bei Bahn-km 17,2, welcher im Rahmen des Vorhabens ESTW Dortmund Zulaufstrecke II erneuert wird, eine alternative Kreuzungsmöglichkeit mit einem zumutbaren Umweg von 300 m.

### **3.2 Straßenüberführung bzw. Eisenbahnüberführung**

Die Alternative einer Straßen- oder Eisenbahnüberführung wurde 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 mit erheblichen Eingriffen 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 den ergänzenden Unterlagen in Anlage EU04 vor.

### **3.3 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 Auflassung mit Rückbau des BÜ ergeben sich keine Abweichungen von den 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 Bahnübergangs BÜ 17,0 ist nicht elektrifiziert. Ein Starkstromanschluss aus dem Niederspannungsnetz ist am BÜ aus dem Stellwerk der Überleitstelle Üst Dortmund-Marten vorhanden. Der Bahnübergang ist auf Grund der TV-Überwachung beleuchtet. Eine Straßenbeleuchtung ist nicht vorhanden.

##### *Telekommunikationsanlagen*

Am BÜ-Schaltheus befindet sich ein Fernsprecher. Die alten, drahtgebundenen Streckenfernsprechstellen sind nicht mehr eingebunden. Es ist eine TV-Anlage vorhanden.

#### **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 Bahnübergangs sind keine Abzweige vorhanden. Die Strecke 2210 wird mit derzeit  $v = 80 \text{ km/h}$  (lt. VzG) befahren. Die Gleise liegen in gerader Lage.

#### **4.2.3 BÜ-Befestigung**

Die BÜ- Befestigung besteht aus Innenplatten Elastomer-Kleinflächenplatten 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. 5,0 m. Der Kreuzungswinkel beträgt 90,0°.

Der den BÜ querende Geh- und Radweg ist beidseitig der Gleisanlage mit Asphalt befestigt. Der unmittelbare Kreuzungsbereich ist asphaltiert.

Eine aktuelle Verkehrszählung vom 17.02.2025 liegt in Unterlage 11 vor.

#### **4.2.5 Entwässerung**

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

## **5 Beschreibung des geplanten Zustands**

### **5.1.1 Technische Ausrüstung – BÜ**

#### *Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik*

Die vorhandene Bahnübergangssicherungsanlage NFA60 „Ovelacker Weg“ wird ersatzlos aufgelassen. Die technischen Anlagen zur Sicherung des BÜ einschließlich Schranken, Fernbeobachteranlage, Beleuchtung, Bahnübergangsbelaag werden inkl. der Bedieneinheit im Stellwerk 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 Hochborde gesetzt.

#### *Anlagen der Elektrotechnik*

Die vorhandenen Innen- und Außenanlagen der 50 Hz-Anlagen werden nach Inbetriebnahme des ESTW zurückgebaut. Das Einspeisekabel wird beidseitig abgeklemmt und zurückgebaut.

#### *Telekommunikationsanlagen*

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

## **5.2 Gleisanlagen / Oberbau**

Mit Auflassung des Bahnübergangs wird der Bahnübergangsbelaag ausgebaut und das Regelprofil der Bahn hergestellt. Die B90 Schwellen werden durch B70 ersetzt. Nach Rückbau der Gleiseindeckung sind die Gleise zu stopfen.

Es werden keine Trassierungsänderung 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 „Ovelacker Weg“ ist nicht gewidmet. Bei diesem Weg handelt sich um einen öffentlichen genutzten, innerörtlichen Fuß- und Radweg.

Im Zuge dieser Maßnahme wird der Weg im Gleisbereich zurückgebaut. Rechte Dritter, die den Bahnübergang „Ovelacker Weg“ nutzen, liegen nicht vor.

Es gibt über den „Wischlinger Weg“ bis zu Bahnübergang „Rahmer Straße“ in Bahn-km 17,2, welcher im Zuge des ESTW Dortmund Zulaufstrecke II erneuert wird, eine alternative Kreuzungsmöglichkeit mit einem zumutbaren Umweg von 300 m.

### **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.

Beidseitig werden Verkehrsschilder Z357 „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
- Ersatzlose Auflassung Bahnübergang „Zum Steigeturm“ in Bahn-km 17,025
- Auflassung 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**

Eine Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Gelände der DB AG für die temporäre Lagerung von Ausbaustoffen oder Anlagenteilen, welche nicht sofort abtransportiert werden können, ist in der Unterlage 8.1 ausgewiesen.

Die nicht befestigte Fläche im Quadranten I, wird nach der Nutzung entsprechend des ursprünglichen Bestandes wiederhergestellt. Weitere Flächen, Flächen Dritter werden nicht in Anspruch genommen.

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt über die örtlichen Gemeindestraßen.

## **8 Baudurchführung**

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

Bauverfahren

- Vollsperrung des BÜ mit Außerbetriebnahme der BÜ-Anlagen
- Rückbau Andreaskreuze, Antriebe inkl. zugehöriger Fundamente
- Sperrung der Straße
- Straßenaufbruch, Rückbau Asphalt im Kreuzungsbereich
- Schwellenwechsel inklusive Gleis stopfen
- 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*

Es sind bauzeitlich Gehölzschutzzäune aufzustellen, um eine Schädigung angrenzender Gehölze insbesondere durch Baufahrzeuge zu verhindern. Eine grobe Verortung erfolgt in den Maßnahmenplänen (Unterlage 9.1.2), der genaue Aufbau ist mit der Umweltfachlichen Bau-überwachung vor Ort abzustimmen. Es ist die R SBB 2023 und die DIN 18920 zu beachten.

### *Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen*

Im Anschluss an die Bauarbeiten sind die bauzeitlich beanspruchten Flächen wieder herzustellen. Im Bereich der entsiegelten Fläche des BÜ und der neu modellierten Böschung sind Neupflanzungen mit heimischen Gehölzen und Regiosaatgut für die Saumbereich 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. Herrichtung der BE-Fläche, 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. Reptilienschutzzaune*

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.

### *Kleinflächige Vergrämung im Bereich des Baufeldes zum Schutz von Reptilien*

Sollten im Zuge der noch laufenden Erfassungen Reptilien nachgewiesen werden, so sind als Vergrämnungsmaßnahme im Bereich des geplanten Baufelds potenzielle Versteckmöglichkeiten bzw. Habitatslemente (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 Ovelacker Weg 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 Habitat-aufwertung 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 Inanspruchnahme der BE-Fläche sowie die Bauarbeiten und die damit einhergehenden Emissionen (Lärm, Erschütterung, 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 die Einrichtung der BE-Fläche auf ruderalem Grünland 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 Parabraunerde (L31) 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. Im Bereich der BE-Fläche besteht die Gefahr der Verdichtung des Bodens durch die Nutzung. Diese ist durch die Anwendung von Lastverteilungsmatten zu verhindern, um dem dauerhaften Verlust von Bodenfunktionen zu verhindern.

#### **9.4.3 Schutzgut Klima / Luft**

Die geplanten Maßnahmen beschränken sich gemäß aktuellem Planungsstand auf den Bereich des Bahnübergangs und die BE-Fläche rechts der Bahn auf einer Grünfläche mit Kleingehölzen/Gebüsch. 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 Kultur- und Sachgüter**

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

#### **9.4.6 Schall, Erschütterung und Lärmimmission**

##### *Betriebsbedingte Schallimmissionen*

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

Im Rahmen der Auflassung des Bahnübergangs wird keine Trassierungsänderung der bestehenden Gleise der Strecke 2210 geplant. Die Auflassung des Bahnübergangs 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 zurechnen ist. Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) treten an 8 Gebäuden sowie im Kleingartengebiet tagsüber an einzelnen Tagen auf.

Nach jetzigem Planungsstand sollen alle Bauarbeiten ausschließlich in der Tagzeit durchgeführt werden. Bei einer Gesamtdauer der Bauarbeiten von ca. einem Monat werden an mehreren Tagen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwartet. Im Allgemeinen sind die Beurteilungspegel 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. Es kann allerdings nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass an einem Kleingartenhaus Gebäudeschäden im Sinne der DIN 4150-3 auftreten können.

Während der Abbrucharbeiten können die Anforderungen der DIN 4150-2 Stufe II an zwei Wohngebäuden im Tagzeitraum überschritten werden, falls dort Holzbalkendecken vorliegen. Die Anforderungen der DIN 4150-2 Stufe II werden am jeweiligen Gebäude im Höchstfall an einzelnen Tagen überschritten.

Weiterhin kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass ebenso an 3 nächstgelegenen Gartenhäusern in der Kleingartenanlage die Anforderungen der DIN 4150-2 Stufe II, davon an zwei Objekten auch Stufe III, überschritten werden können. Allerdings werden diese Überschreitungen als zumutbar angesehen, da diese Gebäude nicht für den permanenten Aufenthalt der Menschen bestimmt sind.

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**

### **10.1.1 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 Teile der Straßenanlagen handelt es sich um bahneigene Flächen.

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

### 10.1.2 Kabel und Leitungen

Im Zuge der technischen Bearbeitung wurden nachfolgende Leitungsträger abgefragt:

- Amprion GmbH – Asset Management
- Westnetz GmbH
- DB Energie GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland
- Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH
- Dortmunder Netz GmbH
- Gelsenwasser AG
- Open Grid Europe GmbH
- Uniper Kraftwerke GmbH
- Unity NRW GmbH

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

### 10.1.3 Straßen und Wege

#### *Transportwege*

Die Baustelle ist durch die vorhandene öffentliche Straße 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).

### 10.1.4 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 bei der zuständigen Stelle der Bezirksregierung Arnsberg hat keinen Hinweis auf mögliche Kampfmittel im Bereich des Bahnübergangs ergeben. Es werden hiernach Kampfmittelräummaßnahmen erforderlich.

#### **10.1.5 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.

#### **10.1.6 Gewässer**

Gewässer sind durch das vorstehend beschriebene Vorhaben nicht betroffen.

#### **10.1.7 Land- und Forstwirtschaft**

Die Belange der Land- und/ oder Forstwirtschaft sind durch das vorstehend beschriebene Vorhaben nicht betroffen.

Die Zuwegung zu der am Quadranten I befindlichen, landwirtschaftlich genutzten Fläche erfolgt bereits heute über den „Wischlinger Weg“.

#### **10.1.8 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