



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 10 11 54, 45011 Essen

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (201) 2420-0
Telefax: +49 (201) 2420-9699
E-Mail: Sb1-esn-kl@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 05.08.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3537078

641pu/021-2025#001

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund standortbezogener Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVP-G für das Vorhaben „Lärmsanierung Mülheim a. d. Ruhr - Styrum; Feststellung UVP-Pflicht“, Bahn-km 0,220 bis 1,252 der Strecke 2184 Mülheim-Styrum - Duisburg in Mülheim a. d. Ruhr

Bezug: Antrag vom 08.05.2025, Az. I.II-W-L-W

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVP-G.

Das Vorhaben hat die Errichtung von zwei Lärmschutzwänden in der Ortsdurchfahrt Mülheim-Styrum im Rahmen des Programmes „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVP-G gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVP-G, da es in Anlage 1 UVP-G aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVP-G dar, denn es handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Hausanschrift:
Hachestraße 61, 45127 Essen
Tel.-Nr. +49 (201) 2420-0
Fax-Nr. +49 (201) 2420-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Das Eisenbahn-Bundesamt muss für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durchführen, wenn für dieses die UVP-Pflicht besteht gemäß § 18 Abs. 1a Satz 1 AEG. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt vorliegend auf Antrag der Vorhabenträgerin gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG i. V. m. § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine standortbezogene Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 2 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVPG durchzuführen. Die standortbezogene Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung in zwei Stufen durchgeführt. In der ersten Stufe wird die spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens geprüft. Diese besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen, anderenfalls besteht keine UVP-Pflicht. Liegen solche besonderen örtlichen Gegebenheiten vor wird in der zweiten Stufe unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien geprüft, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Es werden 1589 m Schallschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m über Schienenoberkante errichtet. Der für die Umsetzung erforderliche Flächenbedarf beträgt 6.743 m², wobei der überwiegende Teil dieser Flächen lediglich temporär während der Bauphase beansprucht wird. Anlagebedingt werden 2.226 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Darüber hinaus werden etwa 354 m² Fläche dauerhaft versiegelt. Während der Bauarbeiten ist die Entfernung der Vegetation auf einer Fläche von 4.323m² erforderlich. Dauerhaft entfällt eine Pflanzendecke von 2.203 m². Gefährliche Abfälle sind nicht zu erwarten. Im Zuge der Bauausführung ist mit nichtstofflichen Emissionen wie Baulärm und Erschütterungen zu rechnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Errichtung von Lärmschutzwänden um sogenannte wandernde Baustellen handelt, da die Arbeiten entlang der Eisenbahnstrecken ausgeführt werden. Zu Risiken von Störfällen, Unfällen und

Katastrophen könnte es durch den Einsatz bzw. die Lagerung von Treibstoffen und Betankungen kommen.

2 Standort des Vorhabens

Eine spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens des gegenständlichen Vorhabens mit anderen Vorhaben im gemeinsamen Einwirkungsbereich.

Vorliegend kommen als besondere örtlichen Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG, Ziffer 2.3.8 „Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes“ und Ziffer 2.3.10 „Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes“ in Betracht.

Der LSW 1a kommt ein Risikogebiet (Hochwassergebiet § 73 Abs. 1 WHG) niedriger und mittlerer Wahrscheinlichkeit sehr nahe.

Ferner ist die Stadt Mülheim an der Ruhr Mittelzentrum nach dem Zentrale Orte Konzept. Mülheim an der Ruhr gilt als dicht besiedeltes Gebiet.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens, des Standorts oder durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin offensichtlich ausgeschlossen werden.

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

a.

Das geplante Vorhabengebiet befindet sich in der Nähe eines ausgewiesenen Hochwasserrisikogebiets. Dieses Risikogebiet erstreckt sich jedoch lediglich bis zum Fuß der bestehenden Bahnböschung und reicht damit nicht in das Vorhabengebiet hinein. Es ist daher zu berücksichtigen, dass zwar eine grundsätzliche Nähe zum Risikogebiet existiert und somit ein Restrisiko nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, eine direkte Betroffenheit aber nicht besteht.

b.

Für die Prüfung der spezifischen ökologischen Empfindlichkeit verweist Ziffer 2.3.10 der Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG auf § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes.

Dort ist bestimmt:

„Die prägende Vielfalt des Gesamtraums und seiner Teilräume ist zu sichern. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Städte und ländliche Räume auch künftig ihre vielfältigen Aufgaben für die Gesellschaft erfüllen können. Mit dem Ziel der Stärkung und Entwicklung des Gesamtraums und seiner Teilräume ist auf Kooperationen innerhalb von Regionen und von Regionen miteinander, die in vielfältigen Formen, auch als Stadt-Land-Partnerschaften, möglich sind, hinzuwirken. Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren, sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten. Der Freiraum ist durch übergreifende Freiraum-, Siedlungs- und weitere Fachplanungen zu schützen; es ist ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem zu schaffen. Die Brachflächenentwicklung soll gegenüber neuer Flächeninanspruchnahme nach Möglichkeit vorgezogen werden. Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft sowie von Wald- und Moorflächen ist dabei so weit wie möglich zu vermeiden.“

Grundsätzlich führt die Errichtung der Lärmschutzwände zu einer Veränderung des Landschaftsbildes, da sie eine bislang nicht vorhandene Sichtbarriere darstellen. Diese Veränderung ist jedoch als geringfügig zu bewerten.

Im Bereich der Lärmschutzwand 1a wird diese auf weiten Strecken durch bestehende Büsche und Bäume verdeckt, sodass die optische Wahrnehmung stark reduziert ist. Im Bereich der LSW 1b ist die Lärmschutzwand teilweise von der Hauskampstraße und dem Bahnhof Mülheim-Styrum aus sichtbar. Aufgrund der bereits vorhandenen, mit Graffiti versehenen Wand zwischen Hauskampstraße und Bahnlinie und der funktional geprägten Umgebung liegt jedoch bereits eine optische Vorbelastung vor. Eine nennenswerte zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist daher nicht gegeben.

Zusätzlich werden die Auswirkungen durch die optische Anpassung an den umgebenden Baubestand minimiert. Die Farbgestaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Mülheim an der Ruhr abgestimmt.

Insgesamt bleibt das äußere Erscheinungsbild des zentralen Ortes weitgehend unverändert, und strukturelle Prägungen wie Siedlungsstruktur und Ortsbild werden nicht wesentlich beeinflusst. Die Maßnahme erfolgt vollständig im Bereich bzw. angrenzend an die bestehenden Gleise und orientiert sich damit an der bestehenden Siedlungsstruktur. Es erfolgt keine übermäßige neue Inanspruchnahme bislang unbebauter Freiräume außerhalb des infrastrukturell bereits

vorgeprägten Bereichs. Die Maßnahme trägt somit den raumordnerischen Zielen Rechnung, indem sie sich auf vorhandene Strukturen konzentriert, zusätzliche Zerschneidungen vermeidet und die Funktionen des zentralen Ortes für die künftige Entwicklung nicht einschränkt.

Während der Bauphase treten zwar temporäre Lärmbelastungen auf, die jedoch aufgrund der bestehenden hohen Vorbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr keine wesentliche Verschärfung der Situation darstellen. Die Vorbelastung entfällt durch die Totalsperrung. Der Baulärm wird durch die Vorbelastung substituiert. Die lärmintensiven Arbeiten sind räumlich und zeitlich begrenzt, werden überwiegend am Tag ausgeführt und verschieben sich abschnittsweise entlang der Strecke. Die höchsten Belastungen bestehen bei den an die Bahntrasse direkt angrenzenden Gebäuden, insbesondere an den der Bahn zugewandten Fassaden. Auch dort wird die bestehende Vorbelastung jedoch nicht oder nur leicht überschritten. Die Belastung nimmt zusätzlich in den zweiten und dritten Gebäudereihen bereits deutlich ab.

Der höchste Schalleistungspegel mit maximal 106,2 dB(A) ist bei Arbeiten mit der Vibrationsramme zu erwarten. Die lärmintensiven Rammarbeiten finden ausschließlich innerhalb weniger Sperrpausen und damit nur an wenigen Tagen bzw. Nächten statt. Die übrigen Bautätigkeiten weisen deutlich niedrigere Eingangspegel auf. Kurzzeitige Geräuschspitzen überschreiten den Mittelungspegel des Gesamtschallpegels voraussichtlich nicht um mehr als 20 dB(A).

Die Baustelleneinrichtungsflächen werden so gewählt, dass ihre Lage unter Umweltgesichtspunkten die geringstmögliche Beeinträchtigung angrenzender Grundstücke verursacht. Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt eine Rekultivierung der temporär beanspruchten Flächen, sodass diese ihrer ursprünglichen Nutzung wieder zugeführt werden können. Die Lärmschutzwände werden überwiegend vom Gleis errichtet. Der Materialtransport zu den Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt über das örtliche Straßennetz. Auf den Baustelleneinrichtungsflächen sind Geräuschspitzen mit Schalleistungspegeln bis maximal 115 dB(A) zu erwarten, die ebenfalls nicht mehr als 20 dB(A) über dem Mittelungspegel liegen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten führt die Maßnahme zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrslärmbelastung und somit zu einer dauerhaften Verbesserung der Lebensqualität im zentralen Ort. Dadurch wird nicht nur die Attraktivität für Wohnen und Erholung gesteigert, sondern auch die Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes. Das Vorhaben selbst stellt somit eine Umweltschutzmaßnahme dar.

Die ökologischen und gestalterischen Auswirkungen der Maßnahme auf den zentralen Ort sind als geringfügig einzustufen. Die Siedlungsstruktur bleibt unverändert, das Ortsbild wird nur marginal

beeinflusst und erfährt in Teilen sogar eine funktionale Aufwertung durch die optische Anpassung und die Verbesserung der Lärmsituation.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin Erläuterungsbericht, Lagepläne, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag und dem Baulärmgutachten ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien Nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Es bestehen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben. Vielmehr trägt das Vorhaben, insbesondere durch die dauerhafte Lärminderung, zur Stärkung und nachhaltigen Entwicklung des Gebiets, ohne die Schutzbedürftigkeit oder Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes zu beeinträchtigen.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Essen, Hachestraße 61, 45127 Essen nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Für diese Feststellung der UVP-Pflicht auf Antrag der Vorhabenträgerin gemäß § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG i. V. m. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 UVPG wird gemäß Teil 1 Abschnitt 2 Nr. 2.18 Anlage zur EBABGebV eine Gebühr erhoben, da keine fachplanungsrechtliche Zulassung oder Entscheidung nachfolgt. Es ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig