



Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (221) 91657-0
Telefax: +49 (221) 91657-9490
E-Mail: Sb1-esn-kl@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 22.07.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3536609

641pä/018-2025#013

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „8. Planänderungs- und ergänzungsverfahren zum Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die bauzeitliche Versicherung von Grund-, Brauch- und Niederschlagswasser zur Herstellung der EÜ Bahnhofstraße bei Ban-km 44,862 der Strecke 2270/2279“, Bahn-km 41,869 bis 45,500 der Strecke 2270 Oberhausen - Emmerich - (NL) in Rees

Bezug: Antrag vom 02.05.2025, Az. E.16.3.7350003/G.016130180.xx.11PFA

Anlagen: 0

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. § 9 Abs. 1 S. 2, S. 1 Nr. 2, Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 UVPG.

Das Vorhaben hat die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die bauzeitliche Versickerung von Grund-, Brauch- und Niederschlagswasser zur Herstellung der EÜ Bahnhofstr.

Hausanschrift:
Werkstattstraße 102, 50733 Köln
Tel.-Nr. +49 (221) 91657-0
Fax-Nr. +49 (221) 91657-9490
De-Mail: poststelle@eba-bund.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

bei Bahn-km 44,862 der Strecke 2270/2279 zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Das dem Änderungsantrag zugrundeliegende Gesamtvorhaben stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln 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 von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG durchzuführen.

Die Pflicht zur Durchführung einer Allgemeinen Vorprüfung des gegenständlichen Vorhabens ergibt sich aus § 9 Abs. 1 S. 2, S. 1 Nr. 2 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 i. V. m. Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 UVPG, da es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG handelt. Es stellt eine Änderung beim Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, wenn diese eine Fläche von 5 000 m² oder mehr in Anspruch nimmt, der nicht Teil des Baus eines Schienenwegs nach Nummer 14.7 oder einer Bahnstromfernleitung nach Nummer 19.13 ist, dar.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen 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.

Bedingt durch den dreigleisigen Ausbau der Strecke 2770 und die vorgesehene Geschwindigkeitserhöhung erfolgt die Aufhebung der Bahnübergänge (BÜ) Bahnhofstraße km 44,739 und Schlaghecken km 45,030. Diese werden durch den Neubau der EÜ Bahnhofstraße bei Bahn-km 44,862 ersetzt. Aufgrund des Einschnitts in das anstehende Grundwasser wird der Neubau der EÜ Bahnhofstraße als Halbrahmen mit Bodenplatte aus Stahlbeton ausgebildet. Aufgrund der vorhandenen Baugrund- und hydrogeologischen Verhältnisse ist eine Tiefgründung zur Auftriebssicherung erforderlich, da das fertige Bauwerk im Endzustand in Teilen unterhalb des Grundwasserhorizonts steht. Angrenzend an das Rahmenbauwerk befinden sich die Bauwerkströge, auch Bauwerksrampen genannt. In den Trögen verläuft im Endzustand die neue Bahnhofstraße zwischen dem Anschluss an den jetzigen Bestand und die Weseler Landstraße (L7) sowie der Neubau der Halderner Straße. Die Gründung der Tröge der EÜ Bahnhofstraße erfolgte über eine kombinierte Tief- und Flachgründung, bestehend aus überschnittenen Bohrpfählen als Trogwand und einer Trogsohle aus Beton. Die überschnittenen Bohrpfähle fungieren während der Bauphase als Baugrubenverbau, sind Bestandteil der Bauwerksgründung und dienen gleichzeitig zur Trockenhaltung der Baugruben. Sie wurden bereits in den Jahren 2021-2023 eingebracht. Im Jahr 2025 erfolgt die Herstellung der Trog- bzw. Baugrubensohle aus Beton. Da die Baugrubensohle unterhalb des Grundwasserspiegels liegt, wird diese aus Unterwasserbeton mit Hilfe eines Tauchers eingebracht. Durch die Fertigstellung der Baugrubensohle entsteht zusammen mit den Bohrpfahlwänden eine nach unten und zu den Seiten hin nahezu wasserdichte Baugrube. Durch das Einbringen der Unterwasserbetonsohle und die Verbindung der Sohle mit den Baugrubenwänden entsteht eine Baugrube, welche nun mit Grundwasser gefüllt ist. Für den Ausbau der Tröge muss die Baugrube im nächsten Schritt trockengelegt werden, um im Anschluss den Erd- und Straßenbau innerhalb der Baugrube realisieren zu können. Das in der Baugrube befindliche Grundwasser wird mithilfe von Pumpen in das Versickerungsbecken unmittelbar neben der Baugrube geleitet und dort dem Grundwasserkörper wieder zugeführt. Das nachdrückende Grundwasser wird ebenfalls abgepumpt und dem Versickerungsbecken zugeführt. Gleiches gilt für Niederschlagswasser, welches sich während der Bauzeit in der Baugrube sammelt. Das Lenzen erfolgt gleichzeitig für die gesamte Baugrube und wird voraussichtlich 8 Wochen in Anspruch nehmen. Die Entnahmerate beim Lenzen ist derzeit mit 20 m³/h (5,6 l/s) geplant. Um die Lenzzeit zu reduzieren, ist eine Erhöhung der Entnahme- bzw. Versickerungsmenge denkbar. Diese wird jedoch in jedem Fall auf die maximale Versickerungsleistung des Versickerungsbeckens begrenzt. Diese liegt gem. hydraulischer Berechnung bei 39,6 m³/h (11 l/s). Sobald die Baugrube vollständig gelenzt ist, folgt der Ausbau der Straßentröge. Das heißt, mit Abschluss des Lenzvorgangs beginnt die

Restwasserhaltung. Angesetzt für den Ausbau der Tröge ist ein Zeitraum von 40 Wochen. In diesem Zeitraum fällt neben dem Restwasservolumen aus Grundwasser infolge Undichtigkeiten (207.970 m³) auch Niederschlagswasser im Trog an. Die Niederschlagsmenge wird anhand von Wetterdaten abgeschätzt. Die durchschnittliche Niederschlagssumme pro Jahr im Zeitraum von 1991 - 2020 beträgt im Bereich der Gemeinde Rees 759 mm, also 759 l/Jahr (Quelle: Klimaatlas NRW). Die Sohlfläche beträgt 6.020 m². Daraus ergibt sich eine Jahresniederschlagsmenge von $6.020 \text{ m}^2 \cdot 759 \text{ l/Jahr} \cdot \text{m}^2 = 4.569,2 \text{ m}^3/\text{Jahr}$. Über 48 Wochen Bauzeit (8 Wochen Lenzen + 40 Wochen Trogausbau) ergibt sich demnach eine zu versickernde Niederschlagsmenge von 4.218 m³. Das Gesamtwasservolumen, welches über die Bauzeit dem Versickerungsbecken zugeführt werden soll, beträgt rd. 236.795 m³. Darin enthalten sind sowohl das Lenzwasservolumen (24.607 m³) als auch das nachdrückende Wasser infolge von Undichtigkeiten (207.970 m³) und das über die Bauzeit von 48 Wochen anfallende Niederschlagswasser (4.218 m³). Die kumulierte Entnahmerate während des Lenzvorgangs beträgt 20,52 m³/h und während der Restwasserhaltung 31,47 m³/h bei einer maximalen Versickerungsleistung des Versickerungsbeckens von 39,6 m³/h. Das Versickerungsbecken ist folglich in der Lage, die anfallenden Wassermengen aufzunehmen und zu versickern.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Das Vorhaben befindet sich in Nordrhein-Westfalen, in der Stadt Rees im Stadtteil Haldern. Es liegt im Naturraum „Kölner Bucht und Niederrheinisches Tiefland“ der naturräumlichen Haupteinheit „Rees-Bislicher Rheinniederung (577.11)“ innerhalb der Haupteinheitengruppe „Niederrheinisches Tiefland“ des Großlandschaftsraumes „Nordwestdeutsches Tiefland“ (BfN 2022).

Die Nutzung dieses Raumes ist kleinstädtisch bis ländlich geprägt. Eine große Rolle spielen Kiesabbaugebiete, die im südlichen Teil dieses Raumes maßgeblich für die Entstehung der Stillgewässer sind. Flächen werden hauptsächlich landwirtschaftlich und gewerblich genutzt. Zu erwähnen ist ferner eine Sportanlage und im nördlichen Bereich Wohngebiete. Der Raum wird gekreuzt durch eine Landstraße und die Schienenstrecke.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens (Radius von 500 m) befinden sich folgende, besonders geschützte Gebiete:

- Vogelschutzgebiet (VSG) „Unterer Niederrhein“ (DE-4203-401) [Teil des „Reeser Meer“]
- Landschaftsschutzgebiet LSG-4204-0003 [im Bereich der Rees-Bislicher Rheinniederung einschließlich der Reeser Rheinaue]

- Naturschutzgebiet „Haffensche Landwehr (KLE-054)“
- Gesetzlich geschütztes Biotop NCC0 CF1 - Röhrichtbestand niedrigwüchsiger Arten (BT-4204-0078-2010)
- Gesetzlich geschütztes Biotop NCC0 CF2 - Röhrichtbestand hochwüchsiger Arten (BT-4204-0078-2010)
- Gesetzlich geschütztes Biotop NEC0 – Flutrasen (BT-4204-0079-2010)
- Gesetzlich geschütztes Biotop NFD0 – (BT-KLE-00521)
- Gesetzlich geschützte Allee „Linden- und Stieleichenallee an der Weseler Landstraße [B 8] (AL-KLE-0181)“

Ökokontoflächen sind hier keine vorhanden (Kreis Kleve 2023b).

Es liegen insgesamt sieben Flächen vor, die als Altlastenverdachtsflächen gelten oder bislang noch keine Bewertung erhalten haben wie Flächen von Werkstätten, Tankstellen und eine Geländesenke.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter 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 oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

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

Betroffen ist ausschließlich das Schutzgut „Wasser“. Ein Oberflächenwasserkörper ist durch das Vorhaben nicht betroffen, so erfolgt weder die Einleitung in ein Gewässer noch die Umleitung. Auch werden keine Anlagen im Bereich eines OWK errichtet und es finden keine Bauarbeiten im Nahbereich statt. Der Zustand eines OWK wird sich durch die Maßnahme daher nicht verschlechtern. Lediglich die Grundwasserkörper „Niederung des Rheins (Grundwasser)“ und „Niederungen des Rheins/Issel-Talsandeben (Grundwasser)“ werden von der Baumaßnahme durch eine Grundwasserentnahme und anschließende Versickerung tangiert. Die chemischen und mengenmäßigen Auswirkungen sind äußerst geringfügig oder nur kurzzeitig (bauzeitlich). Folglich ist für die Grundwasserkörper „Niederung des Rheins (Grundwasser)“ und „Niederungen des Rheins/Issel-Talsandeben (Grundwasser)“ eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustandes auszuschließen. Sorge hierfür werden die Festsetzungen des Planänderungsbescheids sowie die hierzu ergehenden Nebenbestimmungen tragen. Die

Einhaltung aller Regularien wird zudem durch die eingesetzte Umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin (Erläuterungsbericht, Bauwerksplan, Lageplan, Hydraulische Berechnungen, Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Formblatt U3 zur UVP-Vorprüfung) ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

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 Köln, Werkstattstraße 102, 50733 Köln nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig