



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: 05.11.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3541342

641pa/058-2025#040

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „BÜ Zum Steigeturm DO, ersatzlose Auflassung“, Bahn-km 16,060 bis 16,060 der Strecke 2210 Herne --Castrop S-- - Dortmund in Dortmund

Bezug: Antrag vom 15.07.2025, Az. I.II-W-P-L

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. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG.

Das Vorhaben hat die Auflassung des Bahnübergangs in Bahn-km 16,060 der Strecke 2210 – Herne – Dortmund Hbf zum Gegenstand. Der vorhandene, technisch gesicherte und fernbeobachtete Bahnübergang wird beseitigt, da dieser nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik entspricht. Die technischen Anlagen zur Sicherung des Bahnübergangs einschließlich

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

Überweisungen an Bundeskasse
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

Schranken, Rufsäulen und Bahnübergangsbelag sowie die Bedieneinheit im Stellwerk werden 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.

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. 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.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt eine sonstige Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG, die nicht von den anderen Tatbeständen des § 14a UVPG erfasst ist, dar.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG durchzuführen. Der Flächenbedarf des Vorhabens umfasst 1.482 m², davon 1.482 m² baubedingt. Es handelt sich daher weder um eine Anlage nach Nr. 14.8.3.1 (5.000 m² oder mehr) noch nach Nr. 14.8.3.2 (2.000 m² bis weniger als 5.000 m²) Anlage 1 zum UVPG. Es liegt vielmehr unterhalb der Prüfwerte der Nr. 14.8.3.2 Anlage 1.

Es gilt § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG: „(3) Eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Absatz 1 wird zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt für [...] 3. die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1, soweit nicht von den Absätzen 1 und 2 erfasst.“

Eine Änderung in Form einer Verkleinerung (Rückbau als extremste Form der Verkleinerung) fällt weder unter Abs. 1 noch unter Abs. 2. Insbesondere handelt es sich nicht um einen Fall des § 14a

Abs. 2 Nr. 3 UVPG, der für die Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5.000 Quadratmetern eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 2 vorsieht.

Demnach ist beim Rückbau eines BÜ auch dann eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen, wenn der Flächenverbrauch des Vorhabens weniger als 2.000 m² beträgt.

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 Umweltvor-sorge 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.

Die vorliegende Genehmigungsplanung beantragt als Zusammenhangsmaßnahme mit dem ESTW-Zulaufstrecke Dortmund II die Auflassung eines technisch gesicherten Bahnübergangs in km 16,060. Das Vorhaben befindet sich im Stadtteil Huckarde der kreisfreien Stadt Dortmund im Regierungsbezirk Arnsberg im Land Nordrhein-Westfalen.

Der Bahnübergang Zum Steigeturm liegt auf der Bahnstrecke 2210, Herne – Dortmund Hbf an der zweigleisigen nicht elektrifizierten Hauptbahn im Bahn-km 16,060. Er befindet sich an einem öffentlichen Geh- und Radweg.

Der im Kreuzungsbereich asphaltierte Weg wird inklusive des BÜ-Belags (Innenplatten) im BÜ-Bereich vollständig zurückgebaut. Weitere geplante Maßnahmen sind der Rückbau der Andreaskreuze und Schranken mit den Antrieben und inkl. der zugehörigen Fundamente. 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 sowie die vorhandenen Böschungen über den Bahnübergangsbereich geschlossen.

Der Flächenbedarf des Vorhabens umfasst 1.482 m², davon 1.482 m² baubedingt. Die Rückbaufläche beträgt 81 m². Die Dauer der Bauarbeiten wird mit ca. 40 Tagen angegeben. Die Vorhabenträgerin nennt bauzeitliche Bodenbewegungen von 45 m³. Bau- oder betriebsbedingte gefährliche Abfälle entstehen nicht. Die Menge der Bau- und Abbruchabfälle nach AVV 17 wird auf 35 t geschätzt. Es wird bauzeitlich zu Verbrennungs- und sonstigen Staubemissionen kommen,

jedoch nicht zu betriebsbedingten Emissionen oder bauzeitlichen Erschütterungen. Mit dem Vorhaben sind keine Risiken für die menschliche Gesundheit verbunden.

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.

Nach dem derzeit rechtskräftigen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Dortmund ist der Bereich des BÜs als Bahnfläche ausgewiesen. Das Umfeld der Maßnahme ist nördlich des BÜs durch eine Dauerkleingartenanlage sowie daran anschließenden Wohnbauflächen gekennzeichnet. Südlich des Bahnübergangs befinden sich eine Waldfläche sowie eine landwirtschaftlich genutzte Fläche, welche Teil eines ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes sind. In der weiteren Umgebung befindet sich das Autobahnkreuz bzw. die Anschlussstelle „Dortmund-Hafen“ (BAB 45) sowie überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen, außerdem im Norden, Nordosten und Nordwesten Wohn- und Gewerbegebiete.

Unmittelbar südlich an der Bahntrasse liegt im direkten Einwirkungsbereich der geplanten Rückbauarbeiten das Landschaftsschutzgebiet „Marten-Rahm-Wischlingen“ (LSG DO-00028 / L-21).

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:

Umweltauswirkungen der Baumaßnahme ergeben sich ausschließlich baubedingt durch die Inanspruchnahme der BE-Flächen sowie die Bauarbeiten und die damit einhergehenden Emissionen (Lärm, Erschütterung, Abfall, Rückschnitte) selbst.

Im direkten Einwirkungsbereich der geplanten Arbeiten für den Rückbau des BÜ Zum Steigeturm liegt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) DO-00028 „Marten-Rahm-Wischlingen“. Es werden im Bereich des LSG voraussichtlich bauzeitlich auf geringer Fläche Gebüsch zurückgeschnitten sowie eine Böschung modelliert. Daher wird im Zuge der Baumaßnahme im Bereich des Eingriffs voraussichtlich gegen die Verbote 1, 2, 3 und 11 verstoßen. Aufgrund der sehr geringen Flächenbeanspruchung ist hierdurch keine Beeinträchtigung von Schutz- und Erhaltungszielen zu erwarten. Eine Befreiung von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG für die in Anspruch zu nehmenden Randbereiche des Landschaftsschutzgebiets ist im Rahmen der Planfeststellung möglich.

Betroffen sind von der Maßnahme ausschließlich die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden und Fläche, Landschaft sowie Mensch.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind auch aufgrund der Wiederherstellungs- und Vermeidungsmaßnahmen als eher gering zu bewerten, Biotope sind bei dem Bauvorhaben durch kleinere Gebüschrückschnitte beeinträchtigt, jedoch werden die Beeinträchtigungen durch biotopwertbezogene Kompensation ausgeglichen.

Im Vorhabensbereich 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. Durch den Rückbau des Bahnübergangs kommt es zur Entsiegelung und nachfolgender Begrünung von 81 m² und somit zu einer Aufwertung des Baufelds.

Die lokal begrenzten Eingriffe führen zu keiner Veränderung von landschaftsbildprägenden Elementen. Da die Lärmbelastung zeitlich begrenzt ist, sind die Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholung auf den nahegelegenen Grünflächen als gering zu werten.

In der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen wird zusammenfassend festgehalten, dass aufgrund der Bauarbeiten am Tage die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in der Umgebung überwiegend eingehalten oder nur gering überschritten würden. Im Allgemeinen seien die Beurteilungspegel vergleichbar mit der Vorbelastung aus dem Straßenverkehrslärm. Somit gibt es aufgrund der kurzen Dauer der lärmintensivsten Bautätigkeiten sowie unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen wie der rechtzeitigen und umfassenden Information der Anwohner keine Hinweise darauf, dass von dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgehen können.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere

- Erläuterungsbericht

- Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung
- Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
- Formblatt 3 (Angaben zur Feststellung der UVP-Pflicht)

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