



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: 03.11.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3542684

641pa/058-2025#050

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund standortbezogener Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVPG für das Vorhaben „ESTW-A Unna (im Rahmen ESTW Hamm 2. Baustufe)“, Bahn-km 184,164 bis 207,298 der Strecke 2932 Unna - Hamm in Unna

Bezug: Antrag vom 05.08.2025, Az. I.II-W-G-H

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. 2 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG.

Das Vorhaben hat im Wesentlichen die Errichtung vom ESTW-A Gebäude als eingeschossiges Modulgebäude mit einem Kriechkeller am Bahnhof Unna zum Gegenstand. Des Weiteren wird ein neuer Signalausleger errichtet, neue Kabel entlang der Strecken 2932, 2103, 2933 und 2852 verlegt, neue Weichenverbindungen und Signale verbaut und das neue Betonschaltheus, Netzersatzanlage und Heißläuferortungsanlage errichtet. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG

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

aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen 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.

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. 3 UVPG durchzuführen.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt die Änderung eines Schienenwegs nach Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG durch den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen dar, wenn diese eine Fläche von 2 000 m² bis weniger als 5 000 m² in Anspruch nimmt,

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.

Das Vorhaben erstreckt sich entlang der Strecke 2103 von ca. km 185,500 bis ca. km 195,450 mit Anschluss an die Strecke 2932 im Bahnhof Unna bis ca. km 191,481. Betroffen sind die der

Betriebsstelle Unna zugehörigen Bahnhöfe Unna-Königsborn, Unna, Werl und Fröndenberg. Die Bahnstrecke 2933 Richtung Unna-Königsborn ist ebenfalls Bestandteil der Planung. Dort werden Arbeiten an den Kabeltrassen durchgeführt.

Weitere geplante Maßnahmen sind:

- am Bahnhof Unna wird das ESTW-A Gebäude als eingeschossiges Modulgebäude mit einem Kriechkeller errichtet. Das Gebäude hat eine Gesamtlänge von ca. 21,40 m und eine Tiefe von ca. 6,40 m. Es enthält einen LST – Raum, einen Batterieraum, einen Niederspannungsraum 50 Hz, DB KT Raum und eine WC-Anlage.
- Ein neuer Signalausleger ist geplant, eine geschweißte Stahlkonstruktion, die auf einem Einzelfundament aufgeschraubt wird.
- Im Rahmen der Maßnahme werden neue Kabel entlang der Strecken 2932, 2103, 2933 und 2852 verlegt.
- Errichtung von neuen Betonschalthaus (BSH), Netzersatzanlage (NEA), Heißläuferortungsanlage (HOA).
- Im Bf Unna werden neue Weichenverbindungen und Signale verbaut.

Der Flächenbedarf des Vorhabens umfasst 2.842 m², davon 2.822 m² anlage- und 20 m² baubedingt. Es wird von einer Versiegelung von 2.202 m² sowie einer Befestigung von Flächen außerhalb der Versiegelung im Umfang von 470 m² ausgegangen. Die Pflanzendecke (Vegetation) wird im Umfang von 3.590 m² dauerhaft sowie 4.917 m² bauzeitlich beseitigt. Baubedingte und betriebsbedingte gefährliche Abfälle entstehen nicht. Es wird zu bauzeitlichen Verbrennungs- und sonstigen Staubemissionen, Zunahme des Abwassers aus Reinigungsprozessen, Zunahme der Emissionen von Kohlenwasserstoffen durch Abtropfprozesse sowie zu der Zunahme betriebsbedingter Emissionen im Bereich der Betriebsanlage kommen. Das Vorhaben ist nicht mit Risiken für die menschliche Gesundheit verbunden.

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.

Das Vorhaben erstreckt sich über die Strecken 2932, 2933, 2103 sowie 2852, wobei der Großteil des Eingriffsbereichs im Kreis Unna an der Strecke 2103 liegt. Für die betrachteten BE-Flächen und Streckenabschnitte des Planteils Bf Unna gilt überwiegend der Landschaftsplan Nr. 8 „Raum Unna“ des Kreis Unna. Der Bereich des Bahnhofs Unna ist aus dem Geltungsbereich des Landschaftsplans ausgeschlossen. Die Strecke 2103 in Richtung des Bahnhofs Werl ist von Landschaftsschutzgebieten und vereinzelt geschützten Landschaftsbestandteilen umgeben. Die

Strecke 2103 aus Richtung des Bahnhofs Holzwickede in Richtung Unna Bahnhof befindet sich fast ausschließlich außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans und teilweise in der Nähe angrenzender Landschaftsschutzgebiete. Auf der Strecke 2852 schließt der Landschaftsplan Nr. 7 "Raum Fröndenberg" an, dieser wurde 2002 erstellt und ebenfalls 2019 bearbeitet (Kreis-Unna, 2019; Kreis Unna, 2019). Die Strecke 2852 ist im betrachteten Bereich von Landschaftsschutzgebieten umgeben und verläuft durch das geschützte Landschaftsbestandteil LB62 „Gehölzstrukturen entlang des Bahndammes nördlich Ardey bis zur Stadtgrenze Unna“. Für die Entwicklungszielkarte zum Landschaftsplan Nr.8 des Kreises Unna ist der Bereich der BE-Fläche am Uelzener Weg an der Strecke 2932 mit dem Entwicklungsziel der Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen ausgeschrieben. Dieses Entwicklungsziel wird für Gebiete gewählt, die den Naturschutz- und Landschaftspflegezielen nicht mehr vollständig entsprechen und Defizite in der Landschaftsstruktur aufweisen. Die BE-Fläche 2103_8_Zum Bröhl liegt innerhalb des im Landschaftsplan Nr. 8 des Kreises Unna festgesetzten Landschaftsschutzgebietes L8: Hellwegbörde nördlich der A44.

Die Strecke 2103 schneidet auf Höhe der Siedlung Mühlhausen zusätzlich das festgesetzte Landschaftsschutzgebiet L4: Mühlhausen-Lünern (LSG-4412-0011) sowie L6: Hemmerde-Nord, Westhemmerde, Stockum (LSG-4412-0013) und L7: Vöhde-Steinen (LSG-4412-0014). Die Strecke 2852 schneidet das Landschaftsschutzgebiet L11: Hellwegbörde südlich der A44 (LSG-4412-0018) des Landschaftsplan Nr. 8. Weiterhin führt die Strecke unmittelbar am Naturschutzgebiet UN-039 des Landschaftsplan Nr. 7 vorbei, dieses beginnt in ca. 16 m Entfernung östlich der Gleise auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Östlich der Strecke 2103 Richtung Werl erstreckt sich das Vogelschutzgebiet „Hellwegbörde“ (DE-4415-401). Die Strecke 2852 Richtung Fröndenberg durchquert dieses im Raum Kessebüren. Die Hellwegbörde ist eine offene, großflächige Ackerlandschaft mit vorherrschendem Getreideanbau. Die Ausweisung als Vogelschutzgebiet erfolgt aufgrund der bundesweit bedeutenden Brutbestände der Wiesenweihe, Rohrweihe und des Wachtelkönigs. Landesweit bedeutsam sind auch die Rastbestände von Rotmilan, Mornellregenpfeifer, Goldregenpfeifer und Kornweihe im Gebiet.

Das Gebiet wurde im Rahmen einer FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung geprüft. Als Ergebnis der Vorprüfung ist keine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets zu erwarten. Weitere Natura-2000-Gebiete befinden sich nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

Entlang des östlichen Abschnitts der betrachteten Strecke 2932 befinden sich in einem Abstand von jeweils 50 Metern zu den Gleisanlagen, zwei gesetzlich geschützte Biotope:

- BT-4412-0067-1995 - Südlicher Tümpel westlich Kläranlage im NSG Uelzener Heide - Mühlhauser Mark,
- BT-4412-0068-1995 - Tümpel westlich Kläranlage im NSG Uelzener Heide - Mühlhauser Mark

Südlich des Bahnhofs Frömeren befinden sich entlang der Strecke 2852 drei weitere gesetzlich geschützte Biotop in unmittelbarer Nähe zu den Gleisen:

- BT-4512-0074-2012 – Bachlauf nördlich Bierbaucks Heide,
- BT-UN-02746,
- BT-UN-02747.

Aufgrund der Distanz sowie der Art und Weise der Maßnahmen im betrachteten Streckenabschnitt ist keine Beeinträchtigung der geschützten Biotop nicht zu erwarten. Darüber hinaus befinden sich die gesetzlich geschützten Biotop innerhalb eines Naturschutzgebiets und stehen somit unter dem zusätzlich strengeren Schutzregime dieses Gebiets.

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:

Schutzgut Mensch

Die schalltechnische Untersuchung – Baubedingte Schallimmissionen – (Baulärm nach AVV Baulärm) (Unterlage 21.01) zeigt auf, dass Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in allen Bauphasen zur Tageszeit vorliegen – während der Bauphasen 0 und 4 auch zur Nachtzeit. Allerdings basieren die Untersuchungsergebnisse im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung auf einer Einsatzzeit aller Baumaschinen von über 8 h am Tag. Zumal die Nacharbeiten in der Bauphase 0 in 3 Nächten und in der Bauphase 4 in 4 Nächten geplant sind und zeitlich mindestens 193 Tage auseinanderliegen. Neben organisatorischen Maßnahmen wie die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren, Einsatz von Baulärmverantwortlichen, die Information von Anwohnern wird bei unzumutbaren Beeinträchtigungen zur Tages- und Nachtzeit Ersatzwohnraum/Ausweichquartier bzw. Ersatzschlafraum angeboten.

Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, dass es zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kommen könnte.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für das Schutzgut 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 (Unterlage 15) bewertet. Eine Auslösung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 BNatSchG ist bei Einhaltung der aufgeführten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen für Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien und Amphibien auszuschließen.

Durch die Minimierung der Eingriffe auf das bautechnisch erforderliche Minimum (Vermeidungsgebot) sowie aufgrund der bestehenden Vorbelastungen (Straßenverkehr, Versorgungseinrichtungen, vorausgegangene Baumaßnahmen) und vor dem Hintergrund der zeitlichen Begrenzung der Baumaßnahme und der zumeist kurzfristigen Wiederherstellbarkeit der Biotope durch Ansaat können die unvermeidbaren Eingriffe weitestgehend vor Ort ausgeglichen werden. Der Ausgleich verbleibender Eingriffe erfolgt durch Maßnahmen, die im Rahmen des Ökokontos durch die Stiftung Westfälische Kulturlandschaft durchgeführt werden. Die rechnerische Eingriffsbilanzierung zeigt, dass durch diese Maßnahmen die dauerhaften Eingriffe in Natur und Landschaft unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (Gestaltung, Wiederherstellung) und der getroffenen Ökokontovereinbarung als vollständig ausgeglichen angesehen werden können. Ein Ersatz für einen unter die Baumschutzsatzung der Stadt Unna fallende Rosskastanie wird gemäß der Baumschutzsatzung durch eine Ersatzpflanzung ausgeglichen (Maßnahme 016_A).

Unter Berücksichtigung der durchzuführenden Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen gibt es somit auch keine Hinweise darauf, dass im Hinblick auf die Landschaftsschutzgebiete:

- „LSG-Mühlhausen-Lünern“ (LSG-4412-0011),
- „LSG-Hemmerde-Nord, Westhemmerde, Stockum“ (LSG-4412-0013),
- „LSG-Hellwegbörde nördlich der A44“ (LSG-4412-0015),
- „LSG-Voehde-Steinen“ (LSG-4412-0014),
- „LSG Kessebueren und Luenerner Bach“ (LSG-4412-0017),
- „LSG-Hellwegbörde südlich der A44“ (LSG-4412-0018),
- „LSG-Hellwegbörde“ (LSG-4412-0004),
- „LSG-Strickherdicke-Ost“ (LSG-4412-0006),
- „LSG-Froendenberg-Nord“ (LSG-4512-0002).

durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen könnten. Gleiches gilt für die weiteren, in einem Umfeld von 500 m vorkommende Landschaftsschutzgebiete LSG-4411-0011 – LSG-Massen, LSG-4411-0007 – LSG-Holzwickeder Bachtal und LSG-4411-0006 – LSG-Am Oelpfad (vgl. Unterlage 13.1, S. 55).

Schutzgut Fläche und Boden

Im Bereich des Bf Unna sind schutzwürdige Böden, überwiegend Pseudogley-Parabraunerden sowie Parabraunerden vorhanden. Allerdings ist für die vorliegenden Böden ein nur geringer Grad von Naturnähe anzunehmen.

Die Nutzung der Flächen für Bau- und Anlagezwecke betrifft hauptsächlich bereits versiegelte Bereiche. Umweltauswirkungen sind meist temporär und nicht erheblich. Bodeneingriffe durch den Neubau des Modulgebäudes und Löschwasserbevorratungen betreffen naturnahen Böden und sind lokal begrenzt. Insgesamt wird die Beeinträchtigung von Böden und Flächen als nicht erheblich bewertet.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird durch notwendige Rodung von Gehölzstrukturen und ruderaler Vegetation temporär beeinträchtigt. Die betroffenen Flächen, insbesondere im Bereich der BE-Flächen sowie entlang der Gleise (z.B. für Kabeltrassen und Signalausleger), werden nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt. Die Wiederherstellung von Gehölzen kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen, ist jedoch auf den meisten Flächen zumindest teilweise möglich, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten ist. Es wird nur ein sehr alter, durchmesserstarker Baum (Rosskastanie) im Bereich des neuen ESTW-Gebäudestandortes am Bf Unna entfernt. Da sich der Standort unmittelbar am Bahnhof Unna und somit im Stadtgebiet befindet, wird der Gesamteindruck der Landschaft durch den Wegfall des Baumes und die Errichtung des Gebäudes inkl. Zufahrt nicht erheblich beeinträchtigt. Der Bau neuer OLA-Masten stellt zwar einen Eingriff in das Landschaftsbild dar, jedoch werden hierbei ausschließlich alte Masten ersetzt. Im Zuge der Bauarbeiten erfolgt zudem der Rückbau des Aufbaus der alten Masten (das Fundament verbleibt im Bestand), sodass es nicht zu einer Zunahme der Mastanzahl kommt, sondern lediglich zu einer Modernisierung der vorhandenen Strukturen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich das ursprüngliche Landschaftsbild nach Abschluss der Arbeiten zeitnah wiederherstellen lässt.

4. Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere

- Erläuterungsbericht,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- FFH-Verträglichkeit,
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung,
- Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung,
- Umwelterklärung

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.

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.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig