



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](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)

**Datum:** 09.12.2025

**Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)**

**EVH-Nummer:** 3543337

641pu/021-2025#002

**Betreff:** Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund standortbezogener Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVPG für das Vorhaben „Lärmsanierung Hagen Knoten III“, Bahn-km 49,907 bis 50,288 der Strecke 2423 D-Gerresheim - Westfalenhalle in Hagen

**Bezug:** Antrag vom 14.08.2025, Az. I.II-W-L-W

**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. 2 UVPG.

Das Vorhaben hat die Errichtung von insgesamt zwei Lärmschutzwänden an den Strecke 2423 und 2811 in Hagen zum Gegenstand. An der Strecke 2423 DO Signal Iduna - D-Gerresheim von Bahn-km 49,907 bis Bahn-km 50,288 sowie an der Strecke 2811 HA Rehsiepen - Strw 2811/2823 von Bahn-km 140,628 bis Bahn-km 140,861 sollen Schallschutzwände mit einer Höhe von 2,5 m bis 3,0 m über Schienenoberkante errichtet werden. Das Vorhaben unterfällt dem

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

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. 14.7 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft einen Schienenweg 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 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.

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. 14.7 Anlage 1 UVPG durch die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung dar.

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 geplante Vorhaben umfasst die Errichtung zwei Lärmschutzwänden inklusive aller Nebenanlagen im Stadtgebiet von Hagen entlang der Strecken 2423 DO Signal Iduna - D-Gerresheim und 2811 HA Rehsiepen - Strw 2811/2823. Konkret werden abschnittsweise die in der folgenden Tabelle 1 aufgeführten Schallschutzwände errichtet.

**Tabelle 1: Geplante Lärmschutzwände**

<b>Bezeichnung</b>	<b>Strecke</b>	<b>von km</b>	<b>bis km</b>	<b>Lage zur Strecke</b>	<b>Länge in m</b>
11b	2811	140,628	140,861	bahnrechts	233
21	2423	49,907	50,288	bahnlinks	381

Insgesamt werden 659 m Schallschutzwände mit einer Höhe zwischen 2,00 m und 3,00 m Höhe über Schienenoberkante errichtet. Der Flächenbedarf zur Umsetzung des Vorhabens beträgt insgesamt 9.100 m<sup>2</sup>. Davon entfällt der überwiegende Teil (6.200 m<sup>2</sup>) auf bauzeitlich benötigte Flächen für die Einrichtung und Erschließung der Baustellen. Lediglich 2.900 m<sup>2</sup> Fläche werden anlagebedingt und damit dauerhaft in Anspruch genommen. Dauerhaft kommt es zu einer Versiegelung von 380 m<sup>2</sup> durch die eigentliche Schallschutzwand. Das Entfernen von Vegetation ist bauzeitlich auf 3.310 m<sup>2</sup> und dauerhaft auf 1.540 m<sup>2</sup> erforderlich. Das Aushubvolumen beträgt 340 m<sup>3</sup>.

Bei der Errichtung von Lärmschutzwänden handelt es sich um sogenannte wandernde Baustellen, da die Arbeiten linear entlang der Eisenbahnstrecken ausgeführt werden. Ein Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Tätigkeiten, welches zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen kann, ist nicht zu erwarten. Mit dem Anfallen von gefährlichen Abfällen ist nicht zu rechnen.

Bauzeitlich wird es zu Staubemissionen, Baulärm und Erschütterungen kommen. Risiken von Unfällen bestehen durch den Einsatz bzw. die Lagerung von Diesel und die Betankung von Baustellenfahrzeugen auf der Baustelle. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich 80 Tage andauern.

## **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 dicht besiedelte Gebiet der Stadt Hagen ist von dem Vorhaben betroffen. Gemäß Anhang 1 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen handelt es sich bei der Stadt Hagen um ein

Oberzentrum und somit um einen zentralen Ort i. S. d. § 2 Abs. 2 Nr. 2 Raumordnungsgesetz. Weitere Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG liegen im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht vor.

### **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:

#### Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Die vorliegende Baumaßnahme geht mit Geräuschen durch Baumaschinen und Bauverfahren einher, die technisch unvermeidbar sind. Die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung führt zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte auf Grund des Baulärms zu verzeichnen sind. Insbesondere werden bei den Gründungen für die Schallschutzwände die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts an einer Vielzahl von Gebäuden überschritten, ebenso ergeben sich tagsüber auch von den Baustelleneinrichtungsflächen ausgehend Überschreitungen von Richtwerten.

#### Schallschutzwand 11b

Durch die Arbeiten zur Baustelleneinrichtung und Betrieb kommt es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte in einer Entfernung von bis zu ca. 90 m zu den Rändern der Baustellenreinrichtungsflächen. Es treten tagsüber maximale Beurteilungspegel von 72 dB(A) auf, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag wird an vier Gebäuden überschritten.

Das für die Gründungen vorgesehene Verfahren der Vibrationsrammung führt zu hohen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. Die Überschreitungen treten dabei in einer Entfernung von bis zu ca. 120 m zu den Rammarbeiten auf. Eine Überschreitung des Schwellenwertes von 70 dB(A) tagsüber wird hierbei jedoch nicht prognostiziert.

Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm in einer Entfernung von bis zu ca. 980 m zu den Rammarbeiten überschritten. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) in der Nacht wird in einem Abstand von bis zu ca. 90 m zu den Rammarbeiten an 52 Gebäuden überschritten.

Der Baufortschritt wird voraussichtlich ca. 100 m pro Tag betragen. Daher werden bei einer Länge der Schallschutzwand von 233 m die errechneten Überschreitungen des Schwellenwertes (nachts) in den betreffenden Wohngebäuden jeweils höchstens an 3 Tagen auftreten.

Die Untersuchungen zu baubedingten Erschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass durch Vibrationsrammungen hervorgerufene potenzielle Überschreitungen von Anhaltswerten im Sinne von erheblichen Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen nach DIN 4150-2 für den Tag- sowie Nachtzeitraum prognostiziert werden. Der Korridor, in dem Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 auftreten können, befindet sich innerhalb des Bereichs mit zu erwartenden Richtwertüberschreitungen nach der AVV Baulärm.

### Schallschutzwand 21

Durch die Arbeiten zur Baustelleneinrichtung und Betrieb kommt es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. Es treten tagsüber maximale Beurteilungspegel von 66 dB(A) auf, eine Überschreitung des Schwellenwertes von 70 dB(A) tagsüber wird demnach nicht prognostiziert. Das für die Gründungen vorgesehene Verfahren der Mikropfahlgründung führt zu hohen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. Die Überschreitungen treten dabei in einer Entfernung von bis zu ca. 120 m zu den Mikropfahlgründungen auf. Es treten tagsüber maximale Beurteilungspegel von 71 dB(A) auf, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag wird an zwei Gebäuden überschritten.

Im Nachtzeitraum werden die Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm in einer Entfernung von bis zu ca. 860 m zu den Rammarbeiten überschritten. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) in der Nacht wird in einem Abstand von bis zu ca. 60 m zu den Rammarbeiten an 81 Gebäuden überschritten.

Der Baufortschritt wird voraussichtlich ca. 40 m pro Tag betragen. Bei einer Länge der Schallschutzwand von 381 m werden die errechneten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Nachtzeitraum an bis zu 10 Tagen je Gebäude auftreten, eine Überschreitung des Schwellenwertes (nachts) in den jeweiligen Wohngebäuden wird für höchstens 4 Tage prognostiziert.

Bei dem vorgesehenen Verfahren der Mikropfahlgründung werden keine generellen Erschütterungen erwartet, da die damit Bohrarbeiten im Allgemeinen als erschütterungsarm angesehen werden. Mögliche auftretende stoßartige Impulse sind zwar geeignet, die Anhaltswerte der DIN 4150-2 zu überschreiten. Da mögliches Auftreten selten und nicht dauerhaft erfolgt, werden durch diese Impulse insbesondere im Zusammenspiel mit Baulärm keine deutlichen Belästigungen bei den Anwohnern erwartet.

Zur Minderung des Baulärms sowie der Erschütterungsauswirkungen werden technische bzw. organisatorische Schutzmaßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren, umfangreiche Instruktion der Arbeiter und

insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle, Beschränkung der Betriebszeiten, Information der Betroffenen und Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Anwohner wenden können. Zudem liegen während der tagsüber sowie nachts vorgesehenen Bauarbeiten an einigen Gebäuden höhere Beurteilungspegel als 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) vor. Die Anwohner der Gebäude sind über die Baumaßnahme zu informieren und organisatorische Maßnahmen sind einzuleiten, Ersatzwohnraum wird bei längeren Überschreitungen angeboten.

Insgesamt wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung des Schutzkonzeptes der Vorhabenträgerin sowie der perspektivisch eintretenden Verbesserung der Lärmwirkungen durch die Errichtung von Schallschutzwänden keine erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch zu erwarten ist.

#### **4 Ergebnis**

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere

- Erläuterungsbericht,
- Untersuchung der baubedingten Schallimmissionen,
- Stellungnahme zur Beurteilung der baubedingten Erschütterungsimmissionen,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Umwelterklärung zzgl. Anlagen

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](http://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.

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.

## 5 Hinweis

Bei dieser Feststellung handelt es sich nicht um eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens, sondern lediglich um eine Feststellung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht. Hiermit wird keine Feststellung über den Entfall von Planfeststellung und Plangenehmigung gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG getroffen. Gemäß § 18 Abs. 1a AEG ist für das Vorhaben zwar keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich, jedoch bleiben landesrechtliche Regelungen (z. B. des Immissionsschutzes, des Wasserrechtes und des Naturschutzrechtes) hiervon unberührt. Die entsprechenden Genehmigungen sind bei den zuständigen Behörden zu beantragen.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und  
ohne Unterschrift gültig