



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: 03.06.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3554691

641pa/062-2026#015

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „EÜ Königstraße - Aachen - Erneuerung“, Bahn-km 0,705 bis 0,705 der Strecke 2553 Aachen West, W3 - W301 in Aachen
Bezug: Antrag vom 09.03.2026, Az. KIB-Köln (V.II-W-K-K)
Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

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

Begründung

I. Das Vorhaben hat die Erneuerung der im Stadtgebiet Aachen-Mitte liegenden, als Stahlüberbau ausgeführten Eisenbahnüberführung (EÜ) Königstraße an der Strecke 2553 mit einer anlagebedingten Flächeninanspruchnahme von 7.206 m² zum Gegenstand.

1 Beschreibung des Vorhabens

Im Stadtgebiet Aachen-Mitte kreuzen die DB-Strecken 2550 (km 4,0+85), 2552 (km 0,7+25) und 2553 (km 0,7+05) jeweils als Eisenbahnüberführung die Königstraße. Die Gleise der Strecken 2550 und 2553 werden jeweils durch Stahlüberbauten überführt, während die Strecke 2552 über

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

eine Reihe von Gewölbebrücken verläuft. In der hier betrachteten Maßnahme wird nur der Stahlüberbau der Strecke 2553 erneuert.

Um den Bahnbetrieb auf der Strecke uneingeschränkt gewährleisten zu können, ist eine teilweise Erneuerung der Eisenbahnüberführung erforderlich. Der Eingriff in das innerstädtische Gebiet mit seinen beengten Platzverhältnissen soll begrenzt werden. Daher werden die Schwergewichtswiderlager der Eisenbahnüberführung zum größten Teil erhalten und nur die Auflagerbänke sowie der Überbau erneuert. Die lichte Weite zwischen den Widerlagern bleibt dabei mit 10 m erhalten, während die lichte Höhe auf minimal 4,70 m reduziert wird.

Zunächst werden hinter den Widerlagern Baugruben hergestellt und der bestehende Überbau sowie die Auflagerbänke zurückgebaut. Anschließend werden neue Auflagerbänke als Fertigteile mittels Mobilkran eingebaut und mit einer Totmannkonstruktion im Bahndamm rückverankert. Anschließend wird der neue Überbau in einem Stück antransportiert und eingehoben. Begleitend zu der Hauptmaßnahme werden zusätzlich neue Rigolen für die Entwässerung des Oberbaus im Umbaubereich und einen Anschluss an die städtische Kanalisation für den Regenabfluss des Überbaus hergestellt. Um die Widerlager weiter verwenden zu können, ist es außerdem notwendig, diese von den Unterbauten der benachbarten Brücke zu trennen. Dies erfolgt begleitend zur Hauptmaßnahme durch zwei mit Seilsägen durchgeführte vertikale Trennschnitte durch den Bestand. Für die Maßnahme müssen im Straßenbereich planmäßig keine Kabel oder Leitungen verlegt werden. Für das Trennen der Widerlager werden Baugruben in der Königstraße hergestellt, um die vorhandenen Leitungen in der Straße zu sichern. Im Bereich des Bahndamms müssen 12 bahneigene Kabel und ein TK-Kabel in Fremdeigentum verlegt werden. Auf dem Bahndamm werden außerdem drei Oberleitungsmaste abgerissen und durch vier neue Maste ersetzt.

Die EÜ entwässert ihren Überbau in den unterhalb der Königstraße verlaufenden Abwasserkanal, welcher von der EÜ Königstraße überspannt wird. Das anfallende Niederschlagswasser wird über ein Quergefälle in der Fahrbahnplatte zur Brückenmitte und entlang des Längsgefälles in Richtung des nördlichen Widerlagers geleitet. Über dem nördlichen Auflager (Achse 10) wird in Brückenmitte ein Ablauf angeordnet, an den ein Fallrohr angeschlossen wird. Hierüber werden die anfallenden Niederschlagsmengen in den Kanal eingeleitet. Das Fallrohr wird in einer Nische in der Vorderseite des nördlichen Widerlagers angeordnet und mit einer Revisionsklappe versehen. Zwischen Fallrohr und Abwasserkanal verlaufen Telekommunikations- und Stromkabel im Bereich des Gehwegs. Diese Leitungen werden gesichert und von dem Verbindungsrohr umgangen. Da die anfallenden Niederschlagsmengen ähnlich denen der bestehenden EÜ sind und die von der Brücke überdeckte Straßenfläche im Zufluss des Kanals bereits berücksichtigt ist, wird gemäß Stellungnahme der Stadt Aachen keine gesonderte Einleitgenehmigung für die anfallenden Niederschlagsmengen erforderlich.

Die Baugrubensohle der Eisenbahnüberführung liegt auf einer Höhe von 186,28 mNN bzw. 185,68 mNN. Gemäß geotechnischer Begutachtung ist für den Bauzustand mit einem Grundwasserstand von ca. 181,4 mNN bzw. 181,7 mNN zu rechnen. Eine Wasserhaltung ist nicht notwendig. Es sind

aber Pumpen vorzuhalten um eventuell anfallendes Regen-/Sickerwasser abzuleiten. Die Entwässerung der Auflagerbänke der Widerlager der Eisenbahnüberführung erfolgt über Rohre die durch die Kammerwände in die Hinterfüllung führen.

Zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung werden die König- und die Bärenstraße bauzeitlich gesperrt. Bei der Bärenstraße handelt es sich um eine Sackgasse, die in die Königstraße mündet.

Um die bauzeitliche Erreichbarkeit der Bärenstraße zu gewährleisten, wird diese mit einer Rampe mit der Junkerstraße verbunden. Des Weiteren werden im Umfeld Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Diese Flächen werden nur temporär in Anspruch genommen und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Der baubedingte Flächenbedarf wird mit 3.104 m² angegeben.

Die Dauer der Bauarbeiten beträgt voraussichtlich ca. 6 Monate. Die Hauptmaßnahmen werden während einer Totalsperrung von 8 Wochen durchgeführt.

2 Standort (i. S. d. Anlage 3 Ziffer 2 UVPG)

Das Bauwerk EÜ Königstraße befindet sich am westlichen Rand der Aachener Innenstadt im Bereich des Bahnhofs Aachen West. Es befindet sich im Bahnkilometer km 0,705 auf der ca. 1 km langen Strecke 2553. Die Strecke 2553 ist eingleisig, elektrifiziert und gehört nicht zum TEN-Netz. Außerdem wird die Strecke der TSI-Streckenategorie F3 für Güterverkehr zugeordnet.

Die Nutzstrukturen des stark überprägten Planungsraumes werden im Wesentlichen durch die Verkehrsanlagen der Eisenbahnstrecken 2550 (km 4.0+85), 2552 (km 0.7+25) und 2553 (km 0.7+50) sowie Wohnbebauung bestimmt. Die Gleisanlagen sind überwiegend von Gehölzstrukturen umgeben.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Schutzgebiete nach BNatSchG ausgewiesen. Gesetzlich geschützte Biotope sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Im Untersuchungsgebiet sind keine wasserrechtlichen Festsetzungen oder Darstellungen zu berücksichtigen. Die Königstraße sowie ein Bereich im Osten des Untersuchungsraumes unterliegen den Regelungen des Denkmalschutzes. Im Untersuchungsraum befinden sich insgesamt 25 Baudenkmäler.

3 Schutzgut Mensch

Baulärm und -erschütterungen

Die Untersuchungen zum Baulärm kommen zu dem Ergebnis, dass bereichs- und zeitweise Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Tagzeitraum auftreten können. Im Tageszeitraum sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bei allen lärmintensiven Arbeiten zu erwarten. Es können Überschreitungen gegenüber den Richtwerten der AVV Baulärm von bis zu 20 dB(A) auftreten. Bei den Bautätigkeiten sind die Beurteilungspegel teilweise geringer (BPH1)

als oder höher (BPH2&3) als die Vorbelastung aus dem Schienen- und Straßenverkehr. Es treten Beurteilungspegel von maximal 80 dB(A) tagsüber auf.

Zur Minimierung baubedingter Schallimmissionen sieht das Gutachten Maßnahmen (einschließlich der Bereitstellung von Ersatzwohn- und -schlafraum) vor, bei deren Berücksichtigung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nicht zu erwarten sind.

Die Untersuchungen zu baubedingten Erschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass potentielle Überschreitungen von Anhaltswerten im Sinne von erheblichen Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen nach DIN 4150-2 und der Stufe 3 in Ausnahmefällen vorzusehen sind. Zu Erschütterungen kommt es an bis zu 28 Häusern. Es wird mit einem Eintreten an 60 Tagen mit je 13h/Tag im Tageszeitraum gerechnet. Gebäudeschäden während Ramm- und Abbrucharbeiten können nicht ausgeschlossen werden. An den Gebäuden mit prognostizierter Anhaltswertüberschreitung sind bauliche Beweissicherungen und ein baubegleitendes Messkonzept nach DIN 4150 - Teil 3 zu veranlassen.

Zur Verminderung der Auswirkungen werden die Betroffenen frühzeitig über die Baumaßnahme sowie etwaige lärm- und erschütterungsintensive Arbeiten informiert. Aus der erschütterungstechnischen Untersuchung zu den Bauarbeiten geht hervor, dass Gebäudeschäden im Sinne der DIN 4150-3 während der Ramm- und Abbrucharbeiten an einigen Gebäuden nicht ausgeschlossen werden können. An diesen Gebäuden werden bautechnische Beweissicherungen durchgeführt. Zudem wird ein geeignetes Messkonzept umgesetzt, um sicherzustellen, dass die Anforderungen der DIN 4150-3 eingehalten werden.

Bei Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nicht zu erwarten.

Betriebslärm

Gemäß Ril 804.2101 Abs. 2.1(1) wird in der Planung des neuen Brückenbauwerks die nachträgliche Errichtung einer Lärmschutzwand rechts der Bahn berücksichtigt. Zum aktuellen Zeitpunkt sind jedoch noch keine Lärmschutzbauwerke vorgesehen, da keine wesentliche Änderung der Brücke oder von deren Nutzung geplant ist. Es ist nicht von Veränderungen beim Betriebslärm auszugehen. Somit sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nicht zu erwarten.

4 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Es kann bei der Umsetzung des Vorhabens durch die Entfernung von Gehölz und dem Rückbau des Bestandsbauwerks zu Tötungen und zur Entnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln und Fledermäusen kommen. Durch vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen der Schutzgutfunktion Tiere durch Individualverluste vermieden werden. Der Verlust potenzieller Zwischenquartiere für Fledermäuse wird kompensiert. Bei konsequenter

Umsetzung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

Die Maßnahme befindet sich außerhalb von u. a. Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Natura 2000-Gebieten, Vogelschutz- und FFH-Gebieten sowie gesetzlich geschützten Biotopen und Biotopverbundflächen.

Die gleisnahen Flächen weisen Gehölze und Bäume zum Teil alter Ausprägung auf. In der Baumschicht finden sich hier u. a. Rosskastanien und Ahornblättrige Platanen. Bis auf eine Baumreihe mittleren Alters parallel zur Junkerstraße ist die übrige Fläche im Wesentlichen strukturarm und ohne nennenswerten Baumbestand. Die direkten Nebenflächen der Gleiskörper weisen im Wesentlichen Funktionsgrün mit artenarmer Krautschicht auf. Im Süden und im Osten des Untersuchungsraumes sowie entlang der Junkerstraße erstreckt sich zudem kleinflächig Funktionsgrün mit Gehölzen mittlerer und alter Ausprägung. Unmittelbar westlich der EÜ grenzt ein Privatgarten an, der extensiv genutzt wird. Weitere Einzelbaumpflanzungen finden sich entlang der Mauerstraße, die in regelmäßigen Abständen mit einzelnen Maulbeerbäumen bepflanzt ist. An der Kreuzung zum Templergraben und zur Königstraße befindet sich darüber hinaus eine Ahornblättrige Platane. Die Bedeutung der Pflanzenstandorte für die Sicherung der biologischen Vielfalt ist als gering zu bewerten.

Unter Einhaltung der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt absehbar.

5 Schutzgut Fläche/Boden

Der anlagebedingte Flächenbedarf des Vorhabens beträgt 7.206 m². Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden nach Ende des Vorhabens wiederhergestellt.

Die Böden im Untersuchungsgebiet sind durch die getätigten Dammschüttungen, Abtragungen, Umlagerungen und Versiegelungen im Rahmen der Errichtung der Verkehrsflächen überwiegend zerstört oder stark überprägt. Die natürlichen Bodenfunktionen und -eigenschaften müssen als weitgehend gestört oder verändert eingestuft werden. Für den Untersuchungsraum sind keine Böden mit Archivfunktion nachgewiesen. Es ist mit keinen vorhabenbezogenen anlage-, bau- oder betriebsbedingten Wirkungen auf die Schutzgutfunktion zu rechnen.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

6 Schutzgut Wasser

Es sind keine Fließ- oder Oberflächengewässer im Untersuchungsraum vorhanden. Im Zuge des Vorhabens kommt es zu einer baubedingten temporären Inanspruchnahme von rd. 3.105 m² unversiegelter Fläche, mit der eine mittlere Wirkintensität verbunden ist. Eine Beeinflussung des

Grundwasserkörpers ist nicht zu erwarten. Innerhalb des Untersuchungsraumes liegen keine rechtskräftig festgesetzten, das Grundwasser betreffenden Schutzausweisungen vor.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den ökologischen und den chemischen Zustand von Oberflächengewässern sowie auf die Menge und die chemische Beschaffenheit des Grundwassers sind nicht zu erwarten.

7 Schutzgüter Klima und Luft

Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs, der das klimafreundlichste motorgestützte Verkehrsmittel ist. Die baubedingten Emissionen sind dabei unvermeidlich.

Es kommen den Gehölzbeständen sowie den Freilandflächen des Untersuchungsraumes eine sehr hohe Bedeutung und den versiegelten und anthropogen überprägten Flächen eine sehr geringe Bedeutung für die klimatischen und lufthygienischen Funktionen zu. Unter Berücksichtigung der Wiederherstellung der Flächen nach Bauabschluss und der bereits bestehen starken lufthygienischen Vorbelastung im Raum ist jedoch mit keiner erheblichen Beeinträchtigung besonderer Schwere zu rechnen.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft sind daher nicht zu erwarten.

8 Schutzgut Landschafts- und Ortsbild und Erholungswert der Landschaft

Die geplanten Anlagen stellen eine standortgleiche Erneuerung vorhandener Anlagen in gleicher Kubatur der Bestandsanlagen dar. Wesentliche Hochbauten, die das Landschaftsbild verändern könnten, sind nicht geplant. Teile des Untersuchungsraums liegen im Schutzbereich Silhoutten-schutzzone und Sichtachsen. Diese beziehen sich auf den Aachener Dom und das Aachener Rathaus. Die Königstraße ist zudem Teil des Denkmalbereichs Innenstadt. Eine Beeinträchtigende Wirkung auf das Ortsbild liegt somit bauzeitlich vor. Aufgrund der orts- und bauformgleichen Ersetzung der Eisenbahnüberführung kann dennoch eine dauerhafte Beeinträchtigung des Ortsbildes ausgeschlossen werden.

9 Schutzgut Denkmalschutz

Insgesamt befinden sich 25 eingetragene Baudenkmäler im Untersuchungsraum. Des Weiteren liegt der Untersuchungsraum größtenteils innerhalb der jüngeren Aachener Stadtumwehrung des 13./14. Jahrhunderts und schneidet den Verlauf der Stadtmauer in zwei Bereichen. Es werden weitere archäologisch bedeutsame Bodendenkmäler innerhalb des Untersuchungsraumes vermutet. Bodeneingriffe im Bereich vermuteter Bodendenkmäler bedürfen vorab einer Grabungsgenehmigung nach § 15 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz NRW seitens der Oberen Denkmalbehörde

(Bezirksregierung Köln). Für das Grabungskonzept und die Umsetzung der archäologischen Untersuchung ist die Beauftragung einer archäologischen Fachfirma erforderlich. Die Kosten hierfür sind im Rahmen des Zumutbaren von der Vorhabenträgerin zu tragen. Beim Auftreten besonders bedeutender Bodendenkmäler, an denen ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht (beispielsweise der Stadtmauer), ist mit deren Unterschutzstellung und damit einhergehend Erhalt in situ zu rechnen. In diesem Fall könnten Umplanungen notwendig werden.

Durch Abbruch-, Ramm- und Verdichtungsarbeiten kann es zu Schäden an bis zu 20 denkmalgeschützten Gebäuden kommen. An den Gebäuden sollen vor Beginn und nach Abschluss der Arbeiten bautechnische Beweissicherungen durchgeführt werden. Die Vorhabenträgerin plant, dies durch ein Messkonzept nach DIN 4150-3 zu ergänzen.

Aufgrund der nur bauzeitlich zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut sind bei einem entsprechendem Messkonzept keine dauerhaften erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

10 Sonstige Schutzgüter/Wechselwirkungen

Mit dem Projekt sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern nach UVPG §2 Abs. 1 verbunden. Es sind keine erheblichen nachteilige Auswirkungen auf die Wechselwirkung der Schutzgüter zu erwarten.

11 Zugrundeliegende Unterlagen

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht, den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die übrigen Planunterlagen verwiesen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt auf Grundlage der folgenden von der Vorhabenträgerin eingereichten Unterlagen: Erläuterungsbericht, Lageplan, Bauwerksverzeichnis, Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, LBP, Schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen, Umwelterklärung.

II.

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4, § 7 Abs. 1, Nr. 14.8.3.1 Anlage 1, Anlage 3, § 7 Abs. 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

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 gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG dient, 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.

Das Vorhaben hat die Erneuerung eines Eisenbahnbrückenbauwerks mit einer Flächeninanspruchnahme von 7.206 m² zum Gegenstand.

Es handelt sich damit um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG, das der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 i. V. m. § 14a Abs. 3 und Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 UVPG unterliegt, da es den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, die eine Fläche von 5.000 m² oder mehr in Anspruch nimmt, zum Gegenstand hat.

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.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich nach überschlägiger Prüfung gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien, dass von dem Vorhaben keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen i. S. d. § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG zu erwarten sind.

Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf Schutzgüter i. S. d. § 2 Abs. 1 UVPG zu erwarten. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch in Form von Baulärm und -erschütterungen sind zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und der vorliegenden Vorbelastung sind jedoch keine schwerwiegenden oder gesundheitsgefährdenden Auswirkungen auf den betroffenen Personenkreis zu befürchten. Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren, verbleibenden Überschreitung der für die Tagzeit (07 bis 20 Uhr) geltenden Immissionsrichtwerte gem. Nummer 3 der AVV Baulärm (Beurteilungspegel) keine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung i. S. d. § 7 Abs. 1 S. 3 bzw. des § 9 Abs. 1 oder 3 UVPG.

Sonstige Umweltauswirkungen sind zu verneinen oder (z. T. aufgrund von umfangreichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, z. T. aufgrund der erheblichen Vorbelastungen im Bereich der Maßnahme) nicht erheblich.

III.

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