



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-klm@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 05.05.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

641pu/023-2026#002

EVH-Nummer: 3556707

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 Mülheim an der Ruhr - Stadt“, Bahn-km 118,300 bis 124,300 der Strecke 2300 DU-Meiderich Süd - Essen in Mülheim an der Ruhr

Bezug: Antrag vom 13.04.2026, Az. V.II-W-L-W

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 zwei 3 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von 453 m in Mülheim an der Ruhr im Rahmen des Programmes „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ zum Gegenstand. 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 grundsätzlich ein Vorhaben nach Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG dar, denn es handelt sich um eine Änderung eines Schienenwegs durch die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung.

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

Für die Feststellung der UVP-Pflicht bei der Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung ist jedoch gem. § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVPG lediglich eine standortbezogene Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 2 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVPG durchzuführen.

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.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt dem Grunde nach eine Änderung eines Schienenweges nach Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG durch die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung dar, für deren Beurteilung der UVP-Pflicht § 14 Abs. 2 Nr. 2 UVPG jedoch lediglich eine standortbezogene Vorprüfung vorschreibt.

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 Gegenstand des Vorhabens

Das geplante Vorhaben umfasst die Errichtung von 2 Schallschutzwänden (SSW 3b und SSW 7) im Stadtgebiet von Mülheim an der Ruhr entlang der Strecke 2300. Konkret werden die in der folgenden Tabelle 1 aufgeführten Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 453 m errichtet. Die Höhe beider Lärmschutzwände beträgt 3 m über Schienenoberkante. Die Schallschutzwände bestehen aus hochabsorbierenden Elementen. Die Gründung der Schallschutzwände erfolgt durch

eine Tiefgründung, die im Abstand von maximal 5,0 m in den Untergrund eingebracht wird. In die Schallschutzwände werden Kleintierdurchlässe vorgesehen.

Tabelle 1: Angaben zu den geplanten Schallschutzwänden SSW 3b und SSW 7 in Mülheim a. d. Ruhr

Bezeichnung	Von km	Bis km	Lage zur Strecke	Länge [m]	Höhe [m]
SSW 3b	121,131	121,358	rechts	227	3,0
SSW 7	119,813	120,039	rechts	226	3,0

Der Flächenbedarf zur Umsetzung des Vorhabens beträgt insgesamt 8.014 m². Davon entfällt der überwiegende Teil (7.486 m²) auf bauzeitlich benötigte Flächen für die Einrichtung und Erschließung der Baustellen. Lediglich 528 m² werden anlagebedingt und damit dauerhaft in Anspruch genommen. Dauerhaft kommt es zu einer Versiegelung von 75 m² durch die eigentliche Schallschutzwand. Das Entfernen von Vegetation ist bauzeitlich auf 2.685 m² und dauerhaft auf 226 m² erforderlich. Das Aushubvolumen beträgt 80 m³. Die Realisierung der Baumaßnahme ist während einer Sperrpause von Juli 2027 bis Oktober 2027 vorgesehen.

Das Vorhaben kumuliert mit anderen Lärmsanierungsmaßnahmen in Mülheim a. d. Ruhr. Die Vorhaben stehen in räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zueinander (da zeitgleiche Umsetzung) und sind beide Bestandteil der Lärmsanierung (funktionaler Zusammenhang). Das weitere Vorhaben umfasst die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes im Sanierungsbereich Mülheim a. d. Ruhr, Strecke 2300 bzw. 2291 „Mülheim-Styrum“ – „Essen Hbf“ bzw. „Bochum Hbf“ von km 118,300 bis km 124,200 (Plangenehmigung gem. damaliger Rechtslage vom 04.11.2021, Az. 641pa/027-2019#035). Grundsätzlich handelt es sich bei den beiden Vorhaben um Vorhaben derselben Art. Für die Vorhabenarten sind jedoch in der Anlage 1 UVPG weder Größen- und Leistungswerte noch Prüfwerte vorgesehen, so dass die §§ 10 bis 12 keine Anwendung finden. Zusammenfassend ist eine Kumulation der Vorhaben nicht einschlägig.

Ein Zusammenwirken ist mit dem bereits o. g. Vorhaben hinsichtlich des Baulärms möglich.

Während der Bauzeit kommt es zu stofflichen Emissionen durch Verbrennungsemissionen oder sonstige Staubemissionen. Weiterhin sind mit dem Vorhaben während der Bauzeit nicht-stoffliche Emissionen verbunden, insbesondere in Form von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen. Mit dem Anfallen von gefährlichen Abfällen ist nicht zu rechnen. Risiken von Unfällen bestehen durch den Einsatz bzw. die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen (Diesel, Schmieröle) auf der Baustelle.

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.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelten Luftreinhaltepläne gemäß § 47 BImSchG, die im Einwirkungsbereich des Vorhabens Grenzwertüberschreitungen aufweisen. Darüber hinaus befinden sich im Vorhabenbereich Gewässer, die gemäß Bewirtschaftungsplan keinen guten ökologischen oder chemischen Zustand aufweisen.

Das dicht besiedelte Gebiet der Stadt Mülheim a. d. Ruhr ist von dem Vorhaben betroffen. Gemäß Anhang 1 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen handelt es sich bei der Stadt Mülheim a. d. Ruhr um ein Mittelzentrum und somit um einen zentralen Ort i. S. d. § 2 Abs. 2 Nr. 2 Raumordnungsgesetz (ROG).

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 Vorkerhungen 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:

Luftreinhaltepläne gemäß § 47 BImSchG

Das geplante Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet (2011). Bauzeitliche Immissionen sind zeitlich beschränkt und haben keine dauerhaften nachteiligen Auswirkungen.

Gewässer

Eine Betroffenheit von im weiteren Umfeld gelegenen Gewässern ist durch das Vorhaben nicht gegeben.

Dicht besiedeltes Gebiet (Mittelzentrum)

Grundsätzlich führt die Errichtung der Lärmschutzwände zu einer Veränderung des Landschaftsbildes, da sie eine bislang nicht vorhandene Sichtbarriere darstellen. Diese Veränderung ist jedoch als geringfügig zu bewerten.

Im Bereich der SSW 7 und SSW 3b werden diese auf weiten Strecken durch bestehende Gehölze verdeckt, so dass die optische Wahrnehmung stark reduziert ist. In beiden Bereichen verläuft südlich der geplanten Schallschutzwände der Radschnellweg Ruhr (RS1). Eine nennenswerte zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nicht gegeben.

Während der Bauphase treten zwar temporäre Lärmbelastungen auf, die jedoch auf Grund der bestehenden hohen Vorbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr keine wesentliche Verschärfung der Situation darstellen. Die Vorbelastung entfällt durch die Totalsperrung, so dass die Vorbelastung durch den Baulärm substituiert wird. Die lärmintensivsten Arbeiten sind räumlich und zeitlich begrenzt, werden überwiegend am Tag ausgeführt und verschieben sich abschnittsweise entlang der Strecke, da es sich um eine „wandernde Baustelle“ handelt. Die höchsten Belastungen bestehen bei den an die Bahntrasse direkt angrenzenden Gebäuden, insbesondere an den der Bahn zugewandten Fassaden. Die Belastung nimmt in den zweiten und dritten Gebäudereihen bereits deutlich ab. Sowohl beim Bau der SSW 3b und der SSW 7 als auch bei den geplanten BE-Flächen werden die Werte der Vorbelastung nicht überschritten. Lediglich im Nachtzeitraum ist während der geräuschintensivsten Bauphasen von leichten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für Baulärm auszugehen. Die zu erwartenden temporären höchsten Belastungen betragen jeweils ca. 3 Arbeitsschichten in der Nacht.

Nach Abschluss der Bauarbeiten führt die Maßnahme zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrslärmbelastung und somit zu einer dauerhaften Verbesserung der Lebensqualität im zentralen Ort. Dadurch wird nicht nur die Attraktivität für Wohnen und Erholung gesteigert, sondern auch die Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes.

Insgesamt bleibt das äußere Erscheinungsbild des zentralen Ortes weitgehend unverändert und strukturelle Prägungen wie Siedlungsstruktur und Ortsbild werden nicht wesentlich beeinflusst. Die Maßnahme erfolgt vollständig im Bereich bzw. unmittelbar angrenzend an die bestehenden Gleise und orientiert sich damit an der bestehenden Siedlungsstruktur. Es erfolgt keine übermäßige neue Inanspruchnahme bislang un bebauter Freiräume außerhalb des infrastrukturell bereits vorgeprägten Bereichs. Die Maßnahme trägt somit den raumordnerischen Zielen Rechnung, indem sie sich auf vorhandene Strukturen konzentriert, zusätzliche Zerschneidungen vermeidet und die Funktionen des zentralen Ortes für die künftige Entwicklung nicht einschränkt. Außerdem

profitieren Bereiche des zentralen Ortes durch die dauerhafte Reduzierung von Schienenverkehrslärm.

Die ökologischen und gestalterischen Auswirkungen der Maßnahme auf den zentralen Ort sind als gering einzustufen. Die Siedlungsstruktur bleibt unverändert, das Ortsbild wird nur marginal beeinflusst und erfährt in Teilen sogar eine funktionale Aufwertung durch die optische Anpassung und die Verbesserung der Lärmsituation.

Zusammenwirken mit anderen Vorhaben und Tätigkeiten

Im Zusammenhang mit dem bereits genehmigten Vorhaben (Az.: 641pa/027-2019#035) kann es zu Überschreitungen der Anhaltswerte der AVV Baulärm kommen. Unter Berücksichtigung einer „wandernden Baustelle“ und damit auch „wandernden“ Einwirkungs-/Auswirkungsbereichen während der Bauzeit ergeben sich keine Überschneidungen der Einwirkungsbereiche hinsichtlich des Baulärms. Für das bereits zugelassene Vorhaben wurden Nebenbestimmungen zum Schutz vor Baulärm festgelegt. Auch bei dem gegenständlichen Vorhaben werden Maßnahmen zur Verminderung durchgeführt. Grundsätzlich überschreiten die Baulärmimmissionen beim gegenständlichen Vorhaben die Vorbelastung nicht (vgl. Unterlage 19). Insgesamt sind erhebliche nachteilige Auswirkungen durch das Zusammenwirken nicht zu erwarten.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin Erläuterungsbericht, Lagepläne, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzfachbeitrag und Baulärmuntersuchung 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 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 UVP-G 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.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig