

Öffentliche Bekanntmachung

Plangenehmigungsverfahren nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) und Genehmigung nach § 9 PBefG für die „Errichtung der Kehranlage Wertgasse“ in Mülheim/Ruhr durch die Ruhrbahn GmbH
Öffentliche Bekanntmachung des UVP-Verzichts

Antrag der Ruhrbahn GmbH vom 18.07.2023

„Öffentliche Bekanntmachung“ gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24.02.2010 in der Fassung vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 540)

Die Ruhrbahn GmbH hat mit Schreiben vom 18.07.2023 einen Antrag auf Erteilung einer Plangenehmigung gemäß § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) für die Errichtung einer Kehranlage hinter der Haltestelle Wertgasse auf der Friedrichstraße in Mülheim/Ruhr gestellt.

Die Maßnahme beinhaltet den Umbau der Gleisanlagen, die Anpassung der Fahrleitungs- und Signalanlagen und den Bau einer Verkehrsinsel.

Aktuell verkehrt die Straßenbahnlinie 104 über die Haltestelle Stadtmitte entlang des sogenannten Kahlenberg-Astes auf der Friedrichstraße in die Zeppelinstraße bis zur Endstelle Hauptfriedhof. Dabei wechselt die Straßenbahn im Bereich Friedrichstraße von der seitlichen Lage zur Mittellage und fährt bis zur Haltestelle Wertgasse separiert vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Künftig soll der Straßenbahnverkehr der Linie 104 ab der Schulstraße bis zur Haltestelle Hauptfriedhof eingestellt und durch einen Busverkehr ersetzt werden. Im Zuge dessen soll nun eine Kehrmöglichkeit für Straßenbahnen hinter der Haltestelle Wertgasse geschaffen werden, um diese aus der Fahrtrichtung Stadtmitte in die Gegenrichtung zu leiten. Dazu eignet sich ein abschraffierter und somit vom MIV getrennter Bereich hinter der Kreuzung Schulstraße.

Die Stilllegung des Kahlenberg-Astes wurde vom Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr am 15.12.2022 beschlossen, in Nahverkehrsplan aufgenommen und soll nunmehr umgesetzt werden. Durch die geplante Schaffung einer Kehrmöglichkeit kommt es zu Veränderungen an den Gleisanlagen.

Mit Schreiben vom 18.07.2023 hat die Ruhrbahn GmbH für die o.a. Maßnahme einen Antrag nach § 5 Abs. 1 Ziffer 1 UVPG zur Feststellung des Verzichts auf die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gestellt. Hierzu hat die Vorhabenträgerin Unterlagen für eine Vorprüfung nach § 7 Abs. 4 UVPG vorgelegt.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich grundsätzlich aus der Anlage 1 des „Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ (vgl. § 1 Abs. 1 UVPG). Das beantragte Vorhaben ist in der Anlage 1 / UVPG unter Pkt. 14.11 aufgeführt („Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen“). Für die unter Pkt. 14.11 (Anlage 1 / UVPG) aufgeführten Vorhaben ist eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ vorgesehen.

Die anhand der vorgelegten Unterlagen durchgeführte Vorprüfung endet mit dem Ergebnis, dass die Umsetzung der Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hat. Die möglichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden anhand der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien beschrieben und unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 aufgeführten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen beurteilt. Die Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass sich die Umweltauswirkungen des vorgesehenen Projektes im Wesentlichen auf das Schutzgut Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) beschränkt.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen (einschließlich der menschlichen Gesundheit) werden gutachterlich nicht als erheblich eingestuft. Die luftschalltechnischen und erschütterungstechnischen Berechnungen ergeben, dass die Maßnahme insgesamt unkritisch ist.

Durch die Verschwenkung der Gleislage im Bereich der Kehranlage ist zu prüfen, inwieweit eine wesentliche Änderung zum Straßenbahnverkehrslärm durch den vorliegenden erheblichen baulichen Eingriff ausgelöst wird. Zur Beurteilung der wesentlichen Änderung wurden detaillierte Einzelpunktberechnungen an festgelegten Immissionsorten vorgenommen. Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn der Beurteilungspegel um 3 dB ($\geq 2,1$ dB) erhöht wird oder der Beurteilungspegel von oder auf 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Im Bereich der Kehranlage ergeben sich nach den Berechnungen maximale Beurteilungspegel aus den Emissionen der Straßenbahn von bis zu

64 dB(A) zum Tageszeitraum und 58 dB(A) nachts an einem Wohngebäude in unmittelbarer Nähe. In diesem Bereich befinden sich Gleisverschwenkungen mit Radien < 200 m, für die erhöhte Emissionen berücksichtigt werden.

Im Bereich der Schule ergibt sich für die Mensa ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) tags. Der Immissionsgrenzwert zum Tageszeitraum für Schulen von 57 dB(A) wird hier um 4,1 dB(A) überschritten.

An einem Hospiz liegt der höchste Beurteilungspegel bei 64 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Der Immissionsgrenzwert von 57 dB(A) / 47 dB(A) Tag / Nacht wird hier um bis zu 6,2 dB(A) tags und 9,2 dB(A) nachts überschritten.

Die Gebäude des evangelischen Krankenhauses befinden sich nicht im Einwirkungsbereich dieser Baumaßnahme.

Die schalltechnische Berechnung zeigt, dass an diversen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Aufgrund der Baumaßnahme (erheblicher baulicher Eingriff) ergibt sich jedoch an keinem Immissionsort eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, da Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht an keinem der betrachteten Immissionspunkte durch die Straßenbahn erreicht werden. Ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht somit nicht.

Die Summenpegel werden weitestgehend durch den (unveränderten) Straßenlärm bestimmt, sodass die geringen Pegelveränderungen durch den Straßenbahnverkehr den Gesamtverkehrslärm nur marginal verändern. An einigen Immissionsorten werden die Beurteilungspegel des Summenpegels rechnerisch um 0,1 dB(A) erhöht. Hierbei wird nur an einem Immissionsort der Schwellwert von 70 dB(A) / 60 dB(A) tags / nachts zusätzlich erhöht.

Da beim Immissionsort Schule „nur“ der Tageszeitraum zu beurteilen ist, entfällt bei diesem Immissionsort der Beurteilungsansatz zur zusätzlichen Lärmbeeinträchtigung.

Insgesamt liegt kein Lärmschutzanspruch dem Grunde nach vor. Trotzdem wird empfohlen, eine Spurkranzschmieranlage für die Gleisbereiche mit Radien von < 200 m bzw. beim Auftreten von Kurvenquietschen einzubauen, welche die Vorhabenträgerin auch zugesichert hat.

Die erschütterungstechnischen Berechnungen haben ergeben, dass keine Minderungsmaßnahmen erforderlich sind. Dazu wurden Messungen in und an einem Gebäude sowie an einer Weiche gegenüber dem Gelände Friedrich-Ebert-Straße 2 in Mülheim an der Ruhr durchgeführt.

Eine Beeinträchtigung der im Umfeld wohnenden Menschen durch (Fein-) Staub ist nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Vorbelastung (Hintergrundbelastung des Straßenverkehrs) wird die Umwelterheblichkeit als gering eingestuft.

Insgesamt sind durch die beabsichtigte Maßnahme keine wesentlichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit) zu erwarten. Zur Herstellung eines funktionierenden ÖPNV sind die nunmehr geplanten Maßnahmen sinnvoll. Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit) ist deshalb keine UVP erforderlich.

Die übrigen Schutzgüter Tiere (einschließlich der biologischen Vielfalt), Pflanzen, Boden, Fläche, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind keinen wesentlichen Auswirkungen im Sinne des UVPG ausgesetzt. Eine UVP ist deshalb nicht erforderlich.

Im Rahmen der Bewertung der Kriterien für die Vorprüfung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 3 zum UVPG ist festzustellen, dass die Merkmale des Vorhabens keine UVP erforderlich machen. Die Umsetzung der Maßnahme ist hinsichtlich ihrer Größe nur von geringem Ausmaß. Sie erfolgt vollständig im Bereich der bestehenden Verkehrsflächen. Das Vorkommen planungsrelevanter Pflanzen- und Tierarten ist auszuschließen. Die in Anspruch genommene Fläche liegt nicht in einem Gebiet ökologischer Empfindlichkeit, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt werden könnte. Die in Ziffer 2 der Anlage 3 zum UVPG genannten Standortkriterien als Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien werden nicht beeinträchtigt. Schützenswerte Gebiete sind nicht betroffen. Erhebliche und/oder nachteilige Beeinträchtigungen der Schutzgüter durch das geplante Vorhaben sind höchstwahrscheinlich nicht zu erwarten.

Gemäß § 9 i.V.m. § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswir-

kungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Aus der o.a. Bewertung hat im vorliegenden Fall die allgemeine Vorprüfung im Einzelfall ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das beantragte Vorhaben nicht zu erwarten sind.

03.08.2023
Seite 5 von 5

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG stelle ich daher fest, dass für das beantragte Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung **nicht** besteht.

Die Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Im Auftrag
gezeichnet