

Bahnhof HÜls - Umbau der Gleisanlagen und Verlegung des vorhandenen Bahnsteigs

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht

Erstellt für

SWK MOBIL GmbH

Bochum, 14. Mai 2020



Bearbeitung:

**weluga umweltplanung Weber, Ludwig, Galhoff & Partner
Ewaldstr. 14
44789 Bochum**

Dipl.-Biol. G. Weber

P. Antoniou

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	1
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2 Lage des Vorhabens	1
1.3 Rechtsgrundlage	2
1.4 Methodik und Grundlagen	3
2 Merkmale des Vorhabens	4
3 Standort des Vorhabens	7
4 Merkmale der möglichen erheblichen Auswirkungen	16
5 Literatur und Quellen	18

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Lage des Plangebiets	2
------------------------------	---

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die SWK MOBIL GmbH beabsichtigt im Bahnhof Hüls in Krefeld Gleisanlagen umzubauen und den vorhandenen Bahnsteig nach Süden verlegen. Zudem beabsichtigt die SWK MOBIL die Eisenbahninfrastruktur auf das betrieblich notwendige Minimum zu reduzieren. Ggf. sollen die Grundstücke zwischen Josef-Heinrich-Straße/Mühlenweg und Kempener Straße zu einem späteren Zeitpunkt einer anderen Verwendung zugeführt werden. Das ist jedoch nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Zu diesem Zweck ist der Rückbau des Stumpfgleises südlich der Kempener Straße sowie der parallel dazu verlaufenden Ladestraße notwendig. Dabei wird die Weiche, welche sich bisher nördlich der Achse Mühlenweg - Josef-Heinrichs-Straße befand, um ca. 90 m nach Süden verlegt. Infolgedessen wird der Bahnsteig für Reisende mit Krefelds historischer Eisenbahn, „Schluff“ genannt, am nördlichen Ende verkürzt. Um diese Verkürzung auszugleichen und somit eine nutzbare Länge von mindestens 120 m zu gewährleisten, soll das südliche Ende des Bahnsteiges um ca. 20 m verlängert werden. Dabei ist eine Anpassung der Reisenden Zuwegung notwendig. Die Zuwegung von Westen erfolgt zukünftig vom Mühlenweg ausgehend bei km 7,593, gesichert durch Tor und Andreaskreuz beiderseits des Gleises, von Osten erfolgt sie über die Josef-Heinrichs-Straße.

1.2 Lage des Vorhabens

Das Plangebiet befindet sich im Krefelder Ortsteil Hüls westlich des Ortskerns (siehe Abb. 1). Es wird im nördlichen Bereich durch die Kempener Straße, den Mühlenweg (im Westen) sowie die Josef-Heinrichs-Straße (im Osten) abgegrenzt. An diese schließen sich als Begrenzung des Plangebiets südlich eine ALDI-Filiale (Josef-Heinrichs-Straße 25) samt vorgelagertem Parkplatz sowie eine Wiesenfläche an, auf welcher sich der Wasserturm Hüls (an der Cäcilienstraße) befindet. Südlich davon ist das Wohngebiet Cäcilienstraße angesiedelt. Auf der westlichen Seite der Gleise grenzt das Plangebiet an eine weitere Wiesenfläche sowie eine Kleingartenanlage.

Das Stumpfgleis sowie die zugehörige Ladestraße, welche im Rahmen des Vorhabens zurückgebaut werden sollen, verlaufen annähernd parallel zum Mühlenweg von der Kempener Straße bis zur Höhe der ALDI-Filiale. Die Verlängerung des Bahnsteigs befindet sich etwa auf der Höhe der Wiesenfläche, welche sich südlich an die ALDI-Filiale anschließt. Die geplante Reisenden Zuwegung für Fußgänger befindet sich auf der gedachten Achse von Mühlenweg und Josef-Heinrichs-Straße.

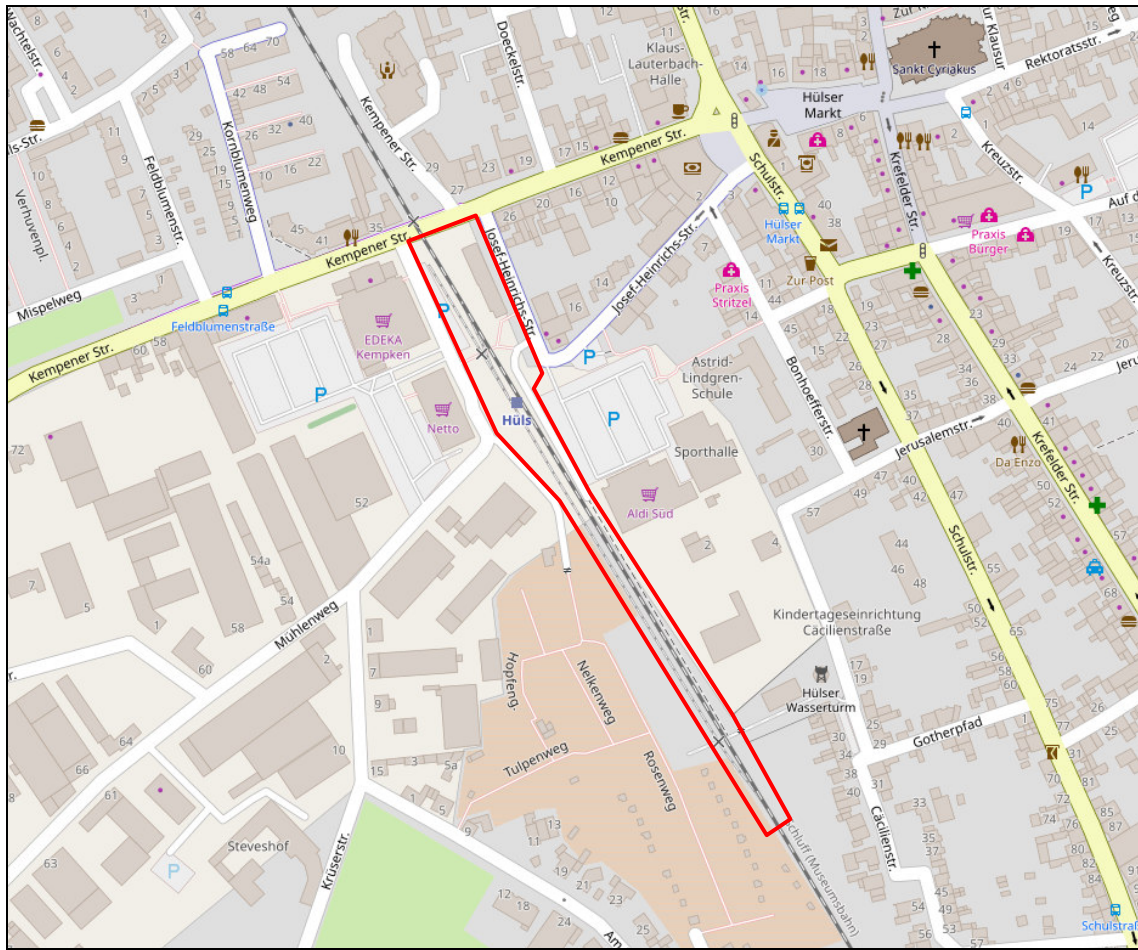


Abb. 1: Lage des Plangebiets (Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2018)

1.3 Rechtsgrundlage

Die Vorprüfung erfolgt auf Grundlage des "Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist".

Nach § 5 UVPG ist auf Antrag von der zuständigen Behörde festzustellen, ob für ein Vorhaben nach den §§ 6 bis 14 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht. Hängt nach diesen Vorschriften die Durchführung einer UVP von dem Ergebnis einer (allgemeinen oder standortbezogenen) Vorprüfung des Einzelfalls ab, so ist diese Vorprüfung im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen (Leitfaden zur Prüfung des Einzelfalls im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht von Projekten, BMU 2003).

Beim vorliegendem Vorhaben handelt es sich um den „Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen [...]“ (Punkt 14.8 Anlage 1 UVPG) bzw. um den „Bau einer anderen Bahnstrecke für den öffentlichen spurgeführten Verkehr mit den dazugehörigen Betriebsanlagen“ (Punkt 14.10 Anlage 1 UVPG). Beide Vorhabentypen ziehen eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Absatz 1 Satz 1 UVPG nach sich.

Nach § 7 ist hierbei zu prüfen, ob das Vorhaben auf Grund überschlägiger Prüfung gemäß den in der Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen erwarten lässt, die nach § 25 Absatz 2 UVPG zu berücksichtigen wären.

Bei der Vorprüfung ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

1.4 Methodik und Grundlagen

Die Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls wird nach dem „Leitfaden zur Prüfung des Einzelfalls im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht von Projekten“ (BMU 2003) durchgeführt und tabellarisch entsprechend der Arbeitshilfe de Leitfadens bearbeitet. Als Grundlagen für die Prüfung fanden folgende Unterlagen Verwendung:

- Immissionstechnische Stellungnahme des I.B.U. Ingenieurbüros für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH (2018)
- Gültiger Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld sowie der zugehörige Umweltbericht (Stand Oktober 2015)
- Regionalplan Düsseldorf, Blatt 13 sowie Beikarte 3B: Zentralörtlich bedeutsame allgemeine Siedlungsbereiche
- Synthetische Klimafunktionskarte Krefeld 1:20.000
- Geoportal NRW (<https://www.geoportal.nrw/home>)
 - Landschaftsinformationssammlung zur Erfassung der Schutzgebiete
 - BK50 Bodenkarte von NRW 1:50.000
 - Hydrogeologische Karte 1:100.000
 - Karte der schutzwürdigen Böden
- NRW Umweltdaten vor Ort (<http://www.uvo.nrw.de/>)
 - Abfrage der Trinkwasserschutzgebiete
- Denkmalliste der Stadt Krefeld (Stand Mai 2018)

2 Merkmale des Vorhabens

Kriterien	überschlägige Angaben zu den Kriterien hinsichtlich Bauphase, Betriebsphase und nach Nutzungsaufgabe bzw. Abbau
<p>2.1 Größe des Vorhabens</p> <p>Fläche des neu gebauten Bahnsteig-Teilstücks:</p> <p>Fläche des zurückgebauten Bahnsteig-Teilstücks:</p> <p>Länge der neu verlegten Gleise:</p> <p>Länge der zurückgebauten Gleise inkl. Weiche:</p> <p>Länge der zurückgebauten Ladestraße:</p> <p>Länge der neu gebauten Zuwegung:</p>	<p>60 m² (20 m x 3 m), wassergebundene Deckschicht</p> <p>ca. 120 m² (40 m x 3 m)</p> <p>ca. 117 m, davon Weiche 5: 54 m Weiche 4: 27 m (Lückenschluss) Gleis 2: 36 m (Anschluss an Weiche 5)</p> <p>ca. 284 m, davon Weiche 5: 54 m Weiche 4: 54 m Verbindung W4-W5: 22m Ladestraße: 79m Gleis 2: 75 m</p> <p>ca. 60 m</p> <p>ca. 45 m, Wegbreite 3 m</p>
<p>2.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft</p> <p>Wasser</p> <p>Einleitungen, Entnahmen und sonstige Eingriffe:</p>	<p>Die Entwässerung der versiegelten Fläche erfolgt ohne Wasserhaltung über den Rand der versiegelten Fläche bzw. die Bahnsteigkante. Zudem werden Flächen ver- und entsiegelt (s. „Boden“). Darüber hinaus finden keine Eingriffe in den Wasserhaushalt statt.</p>

Kriterien	überschlägige Angaben zu den Kriterien hinsichtlich Bauphase, Betriebsphase und nach Nutzungsaufgabe bzw. Abbau
<p>Boden</p> <p>Inanspruchnahme durch Flächenentzug:</p> <p>Versiegelung von Boden:</p> <p>Bodenabtrag / -auftrag:</p> <p>Schadstoffe:</p> <p>Natur und Landschaft</p> <p>Eingriffe in Flora und Fauna:</p> <p>Veränderung des Landschaftsbildes:</p>	<p>Flächenentzug ca. 192 m² durch die Verlängerung des Bahnsteigs und die neue Zuwegung</p> <p>Insgesamt ca. 192 m², davon ca. 132 m² durch die neue Zuwegung und ca. 60 m² durch den Bahnsteig. Es werden zudem ca. 69 m² durch den Rückbau der bisherigen Fußgängerquerung und ca. 120 m² durch den Teilrückbau des Bahnsteigs entsiegelt. Die vorhandene Schotterbettung im Gleisbereich wird nach dem Ausbau der Gleise und Weichen nicht zurückgebaut, d.h. die Flächen verbleiben teilversiegelt.</p> <p>Volumen der Bodenbewegungen insgesamt ca. 150 m³</p> <p>Kein Schadstoffeintrag in den Boden</p> <p>Entfernung von Buschwerk und Hecken auf einer Fläche von 50 m²</p> <p>Überbauung von ca. 165 m² Ruderalflur</p> <p>Anlage von Grünflächen entlang der neuen Zuwegung</p> <p>Entfernung von Lebensraum wärmeliebender Tier- und Pflanzenarten.</p> <p>Keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes aufgrund der geringen Abmessungen (insb. in die Höhe) der zu bauenden Anlagen</p>

Kriterien	überschlägige Angaben zu den Kriterien hinsichtlich Bauphase, Betriebsphase und nach Nutzungsaufgabe bzw. Abbau
<p>2.3 Abfallerzeugung</p> <p>Art und Umfang der anfallenden Abfälle:</p> <p>Art der Entsorgung:</p>	<p>Voraussichtlich fallen wenige m³ nicht gefährliche Bau- und Abbruchabfälle (Aufbruchmaterial) gemäß Abfallverzeichnisverordnung (Abfallcode 17) an. Zudem werden im Rahmen des Vorhabens Bahnschwellen aus Holz und Stahl, Schienen und Weichteile entfernt.</p> <p>Das Aufbruchmaterial wird gemäß der Allgemeinen Entsorgungsbedingungen des SWK-Konzerns, welche auf dem Kreislaufwirtschaft- und Abfallgesetz basieren, entsorgt bzw. verwertet. Die Bahnschwellen aus Metall, Schienen und Weichteile werden entweder als altbrauchbares Oberbaumaterial wieder eingesetzt oder verschrottet.</p> <p>Die Entsorgung der mit Schadstoffen belasteten Bahnschwellen geschieht durch den Vorhabenträger über das Begleitscheinverfahren.</p>
<p>2.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen</p> <p>Stoffliche und sonstige Emissionen von Stoffen in Luft, Wasser und Boden</p>	<p>Emissionen bei der Umsetzung des Vorhabens werden im Rahmen der einschlägigen Vorschriften und Verfahrensweisen im Bauablauf verhindert oder auf ein unerhebliches Maß vermindert.</p> <p>In der Nutzungsphase gehen von dem Vorhaben keine erheblichen stofflichen oder sonstigen Emissionen, insb. Lärm und Erschütterungen aus. Bezüglich der vom Vorhaben ausgehenden Immissionen von Schall und Erschütterungen in angrenzende empfindliche Nutzungen siehe Punkt 3.1.</p>
<p>2.5 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien</p>	<p>Vom Vorhaben gehen weder in der Bau-, noch in der Nutzungsphase besondere Unfallrisiken hinsichtlich der verwendeten Stoffe und Technologien aus.</p>

3 Standort des Vorhabens

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>3.1. Nutzungskriterien</p> <p>Bestehende Nutzungen des Gebiets</p> <p>Die als Fläche für den Bahnverkehr ausgewiesene Vorhabenfläche östlich der Gleise ist eingebettet in die Wohnbauflächen des Ortsteils Hüls.</p> <p>Umgebung des Plangebiets östlich der Gleise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Norden Mischgebiet mit Wohnflächen, Einzelhandel sowie eingebetteter Gemeinbedarfsfläche, auf der sich eine Grundschule mit Sporthalle befindet - Im Süden eine als Parkanlage ausgewiesene Grünfläche mit südlich angeschlossener Versorgungsfläche für Wasser, eingebettet in Wohnbaufläche <p>Umgebung des Plangebiets westlich der Gleise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Norden Mischgebiet und ein Sondergebiet für die Nahversorgung, westlich und südlich davon ein Gewerbegebiet - Im Süden eine Kleingartenanlage, welche im Norden durch das Gewerbegebiet und im Süden durch Wohnbauflächen begrenzt wird - Zwischen Kleingartenanlage und Gleisen ein Trinkwassergewinnungsgebiet, von dem aus eine Wasserleitung Richtung Südwesten verläuft <p>Parallel zu den Gleisen verlaufen südlich des Plangebiets beidseitig Grünstreifen.</p>	<p>Art und Umfang:</p> <p>Der Rückbau der Gleisanlagen südlich der Kempener Straße zieht keine erheblichen Auswirkungen auf die bestehenden Nutzungen nach sich.</p> <p>Den folgenden Ausführungen zu vorhabenbedingten Immissionen von Erschütterungen, Körperschall und Luftschall in empfindliche Nutzungen liegt die immissionstechnische Stellungnahme des I.B.U. Ingenieurbüros für Schwingungs- Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH zugrunde, welche für nähere Erläuterungen hinzuzuziehen ist. Sämtliche Ausführungen beziehen sich auf die Nutzung der Gleise und des Haltepunktes sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr.</p> <p>Empfindliche Nutzungen in der Umgebung des Planungsgebiets bestehen in erster Linie aus der Wohnbebauung östlich des Plangebiets. Es wird im Rahmen der Planung angestrebt, keine wesentliche Verschlechterung des Immissionsstatus durch das Vorhaben herbeizuführen.</p> <p>Bei Erschütterungseinwirkungen auf Menschen wird hierbei eine Zunahme der Immissionen um bis zu 25 %, gemessen an der Beurteilungs-Schwingstärke, als zulässig angesehen. Hinsichtlich der Körperschalleinwirkungen auf Menschen wird in Anlehnung an die 16. BImSchV eine Erhöhung des Körperschallimmissionsstatus um mind. 3 dB (A) als wesentlich bewertet. Sowohl die vorhabenbedingte Zunahme der Erschütterungen als auch die des Körperschalls</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
	<p>bewegen sich innerhalb dieser zulässigen Bereiche und ziehen somit keine wesentliche Verschlechterung des Immissionsstatus nach sich. Es kommt durch die Verlegung der Weichen zu einer tendenziellen Abnahme der Schwingungsimmissionen in benachbarten Wohngebäuden.</p> <p>Hinsichtlich der Luftschallimmissionen in Wohngebäude kommt es zu keiner Veränderung des rechnerisch zu ermittelnden Beurteilungspegels nach der 16. BImSchV. Hierbei wurde die Mindestgeschwindigkeit für Personenbahnhöfe sowie Haltepunkte und Haltestellen berücksichtigt, d.h. bei der Ermittlung des Beurteilungspegels wurde die Regelung der Mindestgeschwindigkeit sowohl auf Personen- als auch auf Güterzüge angewendet. Die durch das Vorhaben ausgelöste mögliche Pegelanhebung liegt zudem unter 3 dB(A), sodass es sich um keine wesentliche Änderung von Schienenwegen gemäß der 16. BImSchV, § 1 Abs. 2 handelt. Nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass die für das Umfeld des Plangebiets geltenden Immissionsgrenzwerte nach selbiger Verordnung deutlich unterschritten werden.</p> <p>Durch das Vorhaben werden weder der Betrieb des Personen- noch des Güterverkehrs beeinflusst bzw. wesentlich verändert.</p>
Trinkwassergewinnungs- bzw. -schutzgebiet	<p>Bezüglich der Betroffenheit des Trinkwassergewinnungs- bzw. -schutzgebietes siehe die Punkte 3.2 und 3.3.6.</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>Im Umfeld des Plangebiets verlaufen verschiedene Versorgungsleitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine Gasleitung auf der westlichen Seite der Gleise, südlich des Plangebiets (im Flächennutzungsplan vermerkt) 2. Eine weitere Gasleitung entlang der westlichen und nördlichen Grenze des Plangebietes dem Verlauf des Mühlenwegs und der Kempener Straße folgend 3. Ein Mittelspannungs-Stromkabel, welches dem Verlauf des Mühlenwegs und der Kempener Straße folgt und sich zwischen dem Mühlenweg Nr. 22 und 30 abzweigt 4. Niederspannungs-Stromkabel für den Hausanschluss auf allen Seiten um das Plangebiet herum 5. Beleuchtungskabel innerhalb des Plangebiets im Bereich des Bahnsteigs sowie um das gesamte Plangebiet herum 6. Ein Mischwasserkanal auf der Kempener Straße, welcher sich verzweigt und nach Süden entlang des Mühlenwegs und der Josef-Heinrichs-Straße verläuft <p>Der Betreiber der Leitungen ist die Netzgesellschaft Niederrhein mbH.</p>	<p>Hinsichtlich der Gas- und Stromleitungen, welche entlang der Grenze des Plangebiets verlaufen ist festzuhalten, dass diese sich nicht im Kernbereich des Vorhabens befinden. D.h. sie werden weder im Rahmen der Verlegung des Bahnsteiges noch für den Bau der geänderten Zuwegung gekreuzt. Lediglich beim Rückbau der Ladestraße sind Bautätigkeiten im Bereich der Leitungen verortet. Hierbei sind die Vorgaben des Leitungsbetreibers zu beachten, um eine Beschädigung zu verhindern.</p> <p>Ein nachrichtlicher Ausschnitt des Leitungsplans ist als Anlage beige-fügt.</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>3.2. Qualitätskriterien</p> <p>Boden:</p> <p>Darstellung der natürlich vorkommenden Bodenform:</p> <p>Im Norden der Vorhabenfläche handelt es sich bei der Deckschicht um tonig-schluffige Pseudogley-Parabraunerde. Sie ist sehr fruchtbar, stark erosionsgefährdet, ungeeignet für die dezentrale Regenwasserversickerung ohne Hilfsmittel (Mulden/Rigolen) und mit geringer GesamtfILTERfähigkeit. Der Boden ist aufgrund seiner hohen Puffer- und Speicherkapazität sowie seiner Fruchtbarkeit als ‚sehr schutzwürdig‘ eingestuft.</p> <p>Im Süden wird die Deckschicht aus sandig-schluffiger Braunerde mit ähnlichen Eigenschaften bei geringerer Fruchtbarkeit und Erosionsgefährdung gebildet. Sie ist nicht als schutzwürdig eingestuft.</p> <p>Unter der Deckschicht befinden sich Niederterrassensedimente des Rheins, das tonig-schluffige Krefelder Interglazial, die Krefelder Schichten (Kiese, Sande) sowie feinsandig-schluffiges Tertiärgestein.</p> <p>Aufgrund der Lage des Plangebiets im Siedlungszusammenhang und der damit einhergehenden anthropogenen Überformung ist davon auszugehen, dass der tatsächliche Bodentyp nicht mehr dem natürlich vorkommenden Bodentyp entspricht.</p> <p>Gemäß der Begründung des Flächennutzungsplans Krefeld sind große Teile des Plangebiets Altstandorte. Die Brachfläche östlich der Bahnleise ist als ehemaliger Standort einer Kokerei bekannt.</p>	<p>Art und Umfang:</p> <p>Es ist von einer starken anthropogenen Überformung des Bodens auszugehen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der verbleibenden Bodenfunktionen ist nicht zu erwarten, da es baubedingt nur zu geringen und oberflächlichen Bodenbewegungen kommt (Wegebau, Verlagerung des Bahnsteigs), Der Grad der Versiegelung bleibt nahezu unverändert (vgl. Punkt 2.2). Auch die Höhe des Schadstoffeintrags bleibt unverändert.</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>Wasser:</p> <p>Die Deckschichten des Plangebiets und seiner Umgebung sind grundwasserfrei, jedoch bilden v.a. die Krefelder Schichten (s. „Boden“) ergiebige Grundwasserleiter, welche auch für die Trinkwassergewinnung genutzt werden. Die Niederterrassensedimente des Rheins bilden ein darüber liegendes, weniger ergiebiges Grundwasserstockwerk.</p> <p>Es befinden sich im Plangebiet und seiner Umgebung keine Oberflächengewässer.</p>	<p>Die Verlagerung des Haltepunktes sowie die Verlegung der Weichen ziehen aufgrund der Geringfügigkeit der Ortsveränderung hinsichtlich des Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser keine erheblichen Auswirkungen nach sich.</p> <p>Die Entwässerung des Bahnsteigs erfolgt ohne Wasserhaltung über den Rand der versiegelten Fläche bzw. die Bahnsteigkante.</p> <p>Bezüglich der Verunreinigung von Trinkwasser ist durch die hohe Förderentiefe des Grundwassers in den Krefelder Wassergewinnungsanlagen von ca. 30 m und der Filterwirkung der darüber liegenden Schichten ein wirksamer Schutz vor Schadstoffeinträgen gegeben.</p>
<p>Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Artenschutzrecht:</p> <p>Das Plangebiet ist im nördlichen Bereich, dort wo es nicht voll- oder teilversiegelt ist, mit Ruderalfluren bewachsen, die aufgrund der extensiven Nutzung wiesenartig (Typ trockene Glatthaferwiese) ausgeprägt sind. Im Bereich des gegenwärtigen Bahnübergangs befinden sich Birken und Bergahorn. Daran schließt sich südlich eine Hecke an, welche sich hauptsächlich aus Weißdorn und zu geringeren Anteilen aus Zaunrübe, schwarzem Holunder und Efeu zusammensetzt. Die linienförmigen Grünstrukturen, welche sich seitlich der Gleise sowie zwischen und auf ihnen befinden, sind Ruderalfluren bestehend aus Pflanzen wie der Kratzbeere, Brennessel, dem Mäuse-Federschwingel oder dem Kleinen Wiesenknopf. Der Bereich parallel zur Hecke zeigt aufgrund der Extensiven Pflege zum Gehölzrückschnitt wiesenähnliche Ausprägungen.</p> <p>Westlich und östlich der Vorhabenfläche befinden sich zwei größere extensiv gepflegte Flächen mit ca. 2.700 und ca. 7.250 m², auf denen</p>	<p>Im Rahmen der Verlegung des Bahnsteigs nach Süden wird eine Fläche von ca. 120 m² der linienförmigen Ruderalflur östlich der Gleise versiegelt. In diesem Bereich ist die Vegetation durch einen Trampelpfad bereits vorgeschädigt.</p> <p>Für die Realisierung der neuen Zuwegung werden zudem im Bereich der Achse Mühlenweg - Josef-Heinrich-Straße ein Teil der Weißdornhecke abgeschnitten sowie ca. 45 m² Ruderalflur versiegelt.</p> <p>Die im Plangebiet befindlichen Bäume werden durch die Planung nicht berührt.</p> <p>Aufgrund der geringen Größe der beanspruchten Fläche ist der Eingriff als nicht erheblich einzustufen. Die Vernetzungsfunktionen für wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten entlang der Bahntrasse sind nicht betroffen, da die Trasse als solche erhalten bleibt.</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>sich Glatthaferwiesen mit wärme- und trockenheitsliebenden Arten ausgebildet haben.</p> <p>An Tieren wurden auf der Vorhabenfläche lediglich Allerweltsarten wie Dohle, Amsel, Mönchsgrasmücke, Grünfink sowie Kaninchen beobachtet. Außerdem sind die Flächen aufgrund der extensiven Nutzung insektenreich (z.B. Tagfalter, Heuschrecken). Die Bahntrasse hat eine Vernetzungsfunktion für wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten.</p>	<p>Das Vorhaben weist darüber hinaus keine Auswirkungen auf, welche geeignet wären, Tiere, Pflanzen oder die biologische Vielfalt zu beeinträchtigen.</p>
<p>Landschaftsbild:</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einer anthropogen überprägten, von Bebauung dominierten Umgebung. Es weist keine Besonderheiten auf, welche prägend für die Vielfalt, Schönheit oder Eigenart der Landschaft sind.</p> <p>Klima und Luft:</p> <p>Das Plangebiet liegt im Übergangsbereich zwischen zwei Klimatopen: Dem Gewerbe- bzw. Industrieklimatop im Norden sowie dem Grünanlagen-Klimatop im Süden im Bereich der Grünflächen. Es trägt keinerlei klimatischen Funktionen (z.B. Kaltluftsammlgebiet). Geringe Vorbelastungen auf die Luftqualität entstehen durch die Schadstoffemissionen des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßennetz sowie durch die Gewerbeflächen westlich des Plangebiets. Gemäß Umweltbericht zum Flächennutzungsplan kommt es jedoch in Hüls zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.</p>	<p>Die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens sind hinsichtlich der optischen Veränderung des Bahnhofs und des Landschaftsbildes als nicht erheblich einzustufen.</p> <p>Das Vorhaben ist aufgrund seines geringen Umfangs nicht geeignet, das im Vergleich zum Gewerbe- und Industrie-Klimatop hochwertige Grünanlagen-Klimatop im Süden des Plangebiets negativ zu beeinflussen. Darüber hinaus zieht es keine Veränderung der Menge der Schadstoffemissionen des Zugverkehrs nach sich. Somit kann von einer Unbedenklichkeit des Vorhabens hinsichtlich der Beeinträchtigung von Klima und Luftqualität ausgegangen werden.</p>

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
3.3 Schutzkriterien	
3.3.1 Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete Nicht vorhanden	Art und Umfang: Nicht vorhanden
3.3.2 Naturschutzgebiete In der näheren Umgebung nicht vorhanden, Entfernung zum nächsten NSG > 1300 m (NSG Floethbach).	Art und Umfang: Aufgrund der großen Entfernung zum Plangebiet und der nicht vorhandenen vorhabenbedingten Emissionen ist keine Beeinträchtigung zu erwarten.
3.3.3 Nationalparke Nicht vorhanden	Art und Umfang: Nicht vorhanden
3.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete Das LSG Benrad (LSG-4601-011) liegt ca. 220 m südwestlich des Plangebiets.	Art und Umfang: Da von dem Vorhaben selbst keine Emissionen ausgehen und lediglich der Haltepunkt der historischen Bahn sich um ca. 40 m nach Süden verschiebt sowie Weichen verlegt werden, ist nicht von einer Beeinträchtigung des LSG auszugehen.
3.3.5 gesetzlich geschützte Biotope In der näheren Umgebung nicht vorhanden, Entfernung zum nächsten geschützten Biotop > 1100 m östlich (Feuchtbiotop am Floethbach).	Art und Umfang: Aufgrund der großen Entfernung zum Haltepunkt und der geringen Auswirkungen des Vorhabens ist keine Beeinträchtigung zu erwarten.
3.3.6 Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete Der Fassungsbereich des Trinkwasserschutzgebietes 470426 (gelegen ‚Am Kleckers‘ 1) befindet sich unmittelbar gegenüber des Plangebiets auf der westlichen Seite der Gleise. Es liegt somit innerhalb des	Art und Umfang: Gemäß der Wasserschutzgebietsverordnung Hüls, Anlage 1 (Beilage zum Amtsblatt Nr. 9 vom 02.03.2017, Anlage 1 zur Ziffer 70), Nummer 32.2 (S. 11) ist für das wesentliche Ändern eines Rangier- und Güterbahnhofs innerhalb der Schutzzone A eine Genehmigung nach § 7

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
Engeren Schutzgebiets (Schutzzone A1).	notwendig. Nach Prüfung durch die zuständige Wasserbehörde (Dezernat 54) wurde die Genehmigung zur Änderung unter Beteiligung der Stadt Krefeld sowie dem Betreiber der Trinkwassergewinnungsanlage Hüls erteilt.
3.3.7 Gebiete, in denen die in Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind Nicht vorhanden	Art und Umfang: Nicht vorhanden
3.3.8 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte Der Stadtteil Hüls ist gemäß Regionalplan Düsseldorf (Beikarte 3B) ein Allgemeiner Siedlungsbereich und darüber hinaus als zentralörtlich bedeutsamer Allgemeiner Siedlungsbereich gekennzeichnet. Gemäß der Begründung des Flächennutzungsplans Krefeld (S. 14) ist u.a. im Stadtteil Hüls die Entwicklung von Wohnbaulandreserven, z.B. durch Nachverdichtung und Brachflächenaktivierung, anzustreben.	Art und Umfang: Das Vorhaben beeinträchtigt in keiner Weise die Funktion des Stadtteils als zentralörtlich bedeutsamem Allgemeinem Siedlungsbereich. Zudem entspricht das Vorhaben mit dem Rückbau der ungenutzten Gleisanlage sowie der Ladestraße, um das Grundstück anderweitigen Nutzungen zuführen zu können, den Zielsetzungen des Flächennutzungsplans Krefeld.
3.3.9 In amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind Im Plangebiet befinden sich keine Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder archäologisch bedeutende Landschaften. Baudenkmale im näheren Umfeld: Kempener Straße 12, 13, 15, 17 Schulstraße 20, 22, 44	Art und Umfang: Das Vorhaben ist nicht geeignet, die im Umfeld befindlichen Baudenkmale erheblich zu beeinträchtigen.

Kriterien	Betroffenheit (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
<p>3.3.10 Artenschutzrecht</p> <p>Im Bereich des Plangebiets sind planungsrelevante Säugetiere (Fle-dermäuse) und Vögel (insb. Greifvögel und Eulen) zu erwarten. Diese nutzen die Fläche als Nahrungshabitat und Leitstruktur.</p>	<p>Die erwarteten Funktionen werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, sodass keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgelöst werden. Das Entfernen der Hecke darf nur außerhalb der Brutzeit (diese umfasst den Zeitraum 01.03.-30.09.) oder erst nach Kontrolle bezüglich aktueller Nutzung als Nistplatz stattfinden.</p>

4 Merkmale der möglichen erheblichen Auswirkungen

	Überschlägige Beschreibung der möglichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Grundlage der Merkmale des Vorhabens und des Standortes	Beurteilung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Umwelt unter Verwendung der Kriterien Ausmaß, grenzüberschreitender Charakter, Schwere und Komplexität, Dauer, Häufigkeit, Reversibilität
Boden	Versiegelung von Brachflächen	nicht erheblich
Wasser	keine Auswirkungen	-
Luft/ Klima	keine Auswirkungen	-
Tiere	keine Auswirkungen	-
Pflanzen	Überbauung von Ruderalfluren, Beseitigung von Teilen einer Weißdornhecke	nicht erheblich
Landschaft	keine Auswirkungen	-
Kultur-/Sachgüter	keine Auswirkungen	-
Mensch	Verlagerung von Abgasen, Lärm, Erschütterungen	nicht erheblich

Zusammenfassung: Gesamteinschätzung erheblicher Umweltauswirkungen:

(durch zuständige Behörde)

UVP erforderlich ? (ja / nein):

Vorschlag: Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen sind durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Eine UVP-Pflicht besteht daher nicht.

5 Literatur und Quellen

BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (Stand 2017): Regionalplan Düsseldorf, Blatt 13 sowie Beikarte 3B

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND NUKLEARE SICHERHEIT (2003): Leitfaden zur Prüfung des Einzelfalls im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht von Projekten

GEOLOGISCHER DIENST NRW: Bodenkarte BK 50 NRW, Maßstab 1:50.000, abgerufen von: <https://www.geoportal.nrw/home>, Abfragedatum 04.06.2018

GEOLOGISCHER DIENST NRW: Hydrogeologische Karte NRW, Maßstab 1:100.000, abgerufen von: <https://www.geoportal.nrw/home>, Abfragedatum 04.06.2018

GEOLOGISCHER DIENST NRW: Karte der Schutzwürdigen Böden NRW, Maßstab 1:50.000, abgerufen von: <https://www.geoportal.nrw/home>, Abfragedatum 04.06.2018

I.B.U. INGENIEURBÜRO FÜR SCHWINGUNGS-, SCHALL- UND SCHIENENVERKEHRSTECHNIK GMBH (2018): Immissionstechnische Stellungnahme. Umbau der Gleisanlage

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NORDRHEIN-WESTFALEN: Landschaftsinformationssammlung NRW, abgerufen von: <https://www.geoportal.nrw/home>, Abfragedatum 04.06.2018

MINISTERIUM FÜR UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: Karte der festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete, abgerufen von: <http://www.uvo.nrw.de>, Abfragedatum 04.06.2018

STADT KREFELD (2003): Synthetische Klimafunktionskarte Krefeld, Maßstab 1:20.000

STADT KREFELD (Stand 2015): Flächennutzungsplan Stadt Krefeld und Umweltbericht

STADT KREFELD (Stand 2018): Denkmalliste der Stadt Krefeld