



Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (721) 1809-0
Telefax: +49 (721) 1809-9699
E-Mail: sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 11.05.2023

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3495730

591ppw/111-2023#009

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Freiburg, Modernisierung der VST Freiburg Hbf - Anpassung Bahnsteige 3,4,5 und barrierefreie Erschließung“, Bahn-km 208,096 bis 208,794 der Strecke 4000 Mannheim - Basel- Konstanz in Freiburg im Breisgau
Bezug: Antrag vom 09.05.2023, Az. I.SP-SW-IM
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. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG.

Das Vorhaben hat die Anpassung der Bahnsteige 3, 4 und 5 sowie den barrierefreien Ausbau zu den Bahnsteigen mittels Aufzugsanlagen zum Gegenstand. Darüber hinaus werden die Bahnsteigzugänge neugestaltet sowie die nördliche Personenunterführung verlängert. 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 ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Hausanschrift:
Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. +49 (721) 1809-0
Fax-Nr. +49 (721) 1809-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
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

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient (§§ 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 von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient (§ 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG). Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG durchzuführen. Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG, die nicht von den anderen Tatbeständen des § 14a UVPG erfasst ist, dar.

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. 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.

Der Bahnhof besitzt im Bestand insgesamt fünf Bahnsteige. Es handelt sich dabei um zwei Außenbahnsteige und drei Mittelbahnsteige. Der Bahnsteig 1 ist an den öffentlichen Straßenraum und das Empfangsgebäude barrierefrei angebunden, Bahnsteig 5 nur an den öffentlichen Straßenraum.

Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt derzeit über zwei Personenunterführungen, die jeweils über Treppen an die Bahnsteige angeschlossen sind. Die südliche Personenunterführung bei Bahn-km 208,362 erschließt alle Bahnsteige und schließt zudem an beiden Enden direkt an den öffentlichen Straßenraum an. Die nördliche Personenunterführung bei Bahn-km 208,280 verbindet im Bestand lediglich die Bahnsteige 1 bis 4. Zusätzlich sind alle Bahnsteige von der südlich gelegenen Stadtbahnbrücke, die bei Bahn-km 208,486 die Gleise kreuzt, über Treppen und Aufzüge erreichbar. Eine weitere Straßenüberführung der Stadt Freiburg (Wiwilibrücke) kreuzt südlich der Stadtbahnbrücke bei km 208,558 die Bahn.

Das Vorhaben löst einen Flächenbedarf von insgesamt 10.481 m² aus. Darunter sind 192 m² dem anlagenbedingten Flächenbedarf zuzuordnen und 10.289 m² dem baubedingten Flächenbedarf. Das Aushubvolumen umfasst ca. 8.350 m³. 650 m² versiegelte Fläche wird dauerhaft entsiegelt.

Die Dauer der Bauarbeiten wird auf ca. 430 Tage geschätzt. Die Arbeiten werden dabei sowohl im Tageszeitraum 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr, als auch im Nachtzeitraum 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr durchgeführt.

Für die Durchführung der Gesamtmaßnahmen wird die Personenunterführung Nord komplett gesperrt. Für folgende Bautätigkeiten werden Sperrpausen benötigt: Umbau Bahnsteige 3, 4, und 5, Erneuerung/Neubau Bahnsteigdächer 3, 4 und 5 Süd, Baugrubenverbau auf Bahnsteig 4 und 5, Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken in den Gleisen 7 und 8, Neubau Bahnsteigdach 5 Nord auf Bahnsteig 5.

Für die Baustelleneinrichtung sind Flächen an der Wentzingerstraße vorgesehen. Die Baustelle ist über öffentliche Wege und Straßen erschlossen. Die Zufahrt zu den BE-Flächen erfolgt über die Wentzingerstraße. Die Zufahrt für PKWs zu Stellflächen unter der Stadtbahnbrücke erfolgt über eine Zufahrt unterhalb der Wiwilli-Brücke. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden nach Bauende rückgebaut und gemäß ihrem Ausgangszustand bzw. für eine künftige veränderte Nutzung wiederhergestellt.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Der Hauptbahnhof Freiburg liegt am westlichen Rand der Freiburger Innenstadt. Er hat die Funktion eines wichtigen Knotenpunktes für den Bahnverkehr in Südbaden. Hier treffen die Rheintalbahn (Strecke 4000 Mannheim – Basel), die Höllentalbahn (Strecke 4300 Freiburg – Donaueschingen) und die Breisacher Bahn (Strecke 4310) aufeinander.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich Wohn- und sonstige Siedlungsgebiete, darunter auch Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime.

NATURA 2000 Gebiete, Naturschutzgebiete, Biotope bzw. schützenswerte Gebiete gemäß § 23 bis § 30 BNatSchG, Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiet oder Hochwasserrisikogebiete sind im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens nicht vorhanden.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter 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 oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

Während der Baudurchführung werden vorübergehend Flächen der DB Netz AG und Dritter als Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden die beanspruchten Flächen wieder in den Ursprungszustand versetzt. Die Entsiegelung von Bahnsteigen führt in diesen Bereichen zu einer Aufwertung und hat positive Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Die geplanten Eingriffe finden zudem nur in den Bodenschichten statt, die als anthropogen beeinflusste Auffüllungen erkundet wurden. Es wird in keine seltenen oder geschützten Böden eingegriffen. Daher entstehen keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Das Entwässerungskonzept, mit unterirdischer Versickerung im Bahnsteigbereich mittels Rigolen, sieht eine schadlose Ableitung des anfallenden Regenwassers vor. Negative Auswirkungen auf Oberflächengewässer, das Grundwasser und Wassergewinnungsanlagen sind infolge der Baumaßnahmen nicht zu erwarten. Sowohl die baubedingten als auch die anlagenbedingten Eingriffe in das Schutzgut Wasser haben durch die, für die Bauzeit geplanten Schutz- und Minimierungsmaßnahmen, bzw. durch die geplante Entwässerung der Bahnsteige und Dachflächen keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Der Hauptbahnhof Freiburg liegt an einer elektrifizierten Strecke, die lufthygienische Situation bleibt anlagen- und betriebsbedingt unverändert. Baubedingt werden alle Maßnahmen zur Luftreinhaltung gemäß dem Stand der Technik eingehalten. Zusammenfassend kommt es im Untersuchungsgebiet zu keiner nachteiligen Auswirkung auf das Kleinklima und die Luftqualität.

Ein Vorkommen der streng geschützten Mauereidechse konnte im Vorhabensbereich nachgewiesen werden. Vorkommen von streng geschützten oder nach der Roten Liste Baden-Württembergs gefährdeten Vogelarten sind nicht gegeben. Unter Beachtung und Berücksichtigung der als verbindlich geltenden Minimierungs-, Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen hat die artenschutzrechtliche Prüfung gezeigt, dass das geplante Vorhaben für alle Arten des Anhang IV der FFH- Richtlinie und alle europäischen Vogelarten unter den Gesichtspunkten des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG als zulässig einzustufen ist.

Die beanspruchten Flächen für die dauerhafte Überbauung sind Biotop mit allgemeiner und wertgebender Bedeutung für den Naturhaushalt. Die notwendigen dauerhaften, unvermeidbaren Eingriffe durch die Baumaßnahme in das Schutzgut Pflanzen werden durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Durch die Modernisierung des Bahnhofs wird an der Landschaftsbildkonstellation anlagebedingt keine Änderung vorgenommen und baubedingte Eingriffe werden landschaftsgerecht wiederhergestellt. Die Baumaßnahme hat keine Auswirkung auf bestehende Sichtbeziehungen. Die Eigenart des Gebietes wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Das Vorhaben findet in einem stark anthropogen geprägten Lebensraum statt. Eine Gefährdung der biologischen Vielfalt ist durch das Vorhaben nicht gegeben, da keine natürlichen und seltenen Lebensräume vorliegen, welche für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung sind. Auch der Austausch zwischen Populationen, der betrachteten Arten, wird durch das Vorhaben nicht nachteilig beeinträchtigt.

Durch die Ausführung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen verbleiben keine negativen Auswirkungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Die Verluste für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen wiegen schon wegen des geringen Eingriffsumfangs nicht schwer, zumal die Auswirkungen durch umfangreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verringert werden.

Im Vorhabenbereich sind keine archäologischen Funde oder denkmalgeschützte Gebäude und Anlagen als Kulturdenkmale bekannt. In das Naturdenkmal in ca. 320 m Entfernung findet kein Eingriff statt. Belange des Denkmalschutzes werden nicht beeinträchtigt. Sonstige Sachgüter werden ebenfalls nicht beeinträchtigt. Negative Auswirkungen entstehen somit nicht.

Durch die Baumaßnahme kommt es bauzeitlich insbesondere für die direkten Anwohner zu temporär erhöhter Schall- und Erschütterungsbelastungen. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum während aller Bauphasen überschritten. Nach den Prognosewerten werden auch die Grenzwerte der DIN 4150-2 während aller Bauphasen durch die Rammarbeiten überschritten. In den Gebäuden der Nachbarschaft wird eine Überschreitung der Grenzwerte der DIN 4150-3 erwartet. Im Zuge der schall-, und erschütterungstechnischen Untersuchung wurden Maßnahmen entwickelt, deren Umsetzung sichergestellt werden wird.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin (insbesondere der Umwelterklärung, dem Erläuterungsbericht, den Lageplänen, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen) ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen 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 Karlsruhe/Stuttgart, Südenstraße 44, 76135 Karlsruhe nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig