

Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG

für das Planfeststellungsverfahren „Stadtbahnstrecke B-Nord: Barrierefreier Ausbau des Hochbahnsteigs Haltestelle Kabelkamp in der Landeshauptstadt Hannover“

Aktenzeichen: 4141-30161-90

I.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH hat für das o. g. Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 - Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover (Planfeststellungsbehörde), beantragt.

Die vorliegende Planung umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Kabelkamp auf der Stadtbahnlinie 1 (Langenhagen – Laatzen bzw. Sarstedt). Der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen der Region Hannover. Maßgeblich dafür ist die Nachrüstung der vorhandenen Haltestellen mit Hochbahnsteigen. In diesem Zuge hat die Region Hannover im Nahverkehrsplan 2021 (NVP) das Ziel festgesetzt, den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnstrecke B-Nord abschnittsweise durchzuführen und für den Einsatz der Stadtbahnfahrzeuge TW 2000/3000/4000 als Drei-Wagen-Zug-Betrieb auszubauen. Die geplante Haltestelle befindet sich im direkten Umfeld der vorhandenen Haltestelle, wobei der besondere Bahnkörper erhalten bleibt. Geplant ist die Realisierung von zwei Seitenhochbahnsteigen mit barrierefreien Zugängen zu beiden Seiten.

Im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geprüft, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (Vorprüfung). Die UVP-Pflicht ergibt sich bei Änderungsvorhaben aus § 9 UVP. Wenn für das Änderungsvorhaben nach Anlage 1 zum UVPG eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind, ist gemäß § 9 Abs. 3 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, § 9 Abs. 3 S. 2 UVPG. Für das beantragte Änderungsverfahren ist gemäß § 9 Abs. 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG (Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen) eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind.

Diese allgemeine Vorprüfung wurde anhand der Merkmale des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 1 UVPG), des Standorts des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 2 UVPG) sowie der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 3 UVPG) durchgeführt.

Dabei wurden die von der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, voraussichtlich nicht entstehen.

II.

Das Vorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beansprucht Grundstücke in der Landeshauptstadt Hannover.

III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten

Die bestehende Haltstelle Kabelkamp befindet sich im Norden Hannovers an der Grenze der Stadtteile Vahrenheide und Brink-Hafen. Die vorhandene Niedrighaltestelle besteht aus zwei Seitenbahnsteigen. Sie liegt in Mittellage der Vahrenwalder Straße nördlich des Mittellandkanals. Die infra Infrastrukturgesellschaft Hannover GmbH plant die Errichtung zweier 70 m langer und jeweils 2,5 m breiter Seitenhochbahnsteige inklusive der Erschließung beider Bahnsteigenden jeweils barrierefrei über dreiteilige Rampen von 21,35 m Länge im Norden und über zweiteilige Rampen von 13,50 m Länge im Süden. Damit ergibt sich eine Gesamtlänge der Haltestelle von ca. 105 m. Durch signalisierte zweiteilige Querungsstellen für Sehbehinderte, Blinde und Rollstuhlfahrende wird die barrierefreie Erreichbarkeit der Hochbahnsteige für alle Fahrgäste sichergestellt. Der gesamte Ausbaubereich der Stadtbahnhaltestelle erstreckt sich auf eine Gesamtlänge von rund 280 m. Insgesamt wird durch den geplanten Eingriff eine Grundfläche von circa 0,71 ha in Anspruch genommen.

Der geplante Trassenverlauf orientiert sich im Wesentlichen an der vorhandenen Gleisanlage und der Topografie. Die vorhandenen Fahr- und Abbiegebeziehungen auf der Vahrenwalder Straße, welche eine Hauptverkehrsstraße darstellt, bleiben erhalten. Der vorhandene besondere Bahnkörper bleibt erhalten. Das stadtauswärtige Gleis bleibt nahezu in Bestandslage. Beide Gleise werden im Bereich der Haltestelle begradigt und weisen einen Gleisachsabstand von 3,15 m auf. Im Norden und Süden wird jeweils über Bögen mit Radien $r = 500$ m an die vorhandene Gleisanlage angeschlossen. Die Trassierung ist so gewählt, dass die Seitenhochbahnsteige vollständig in einer Geraden liegen.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Ein Zusammenwirken mit Ausführungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben und Tätigkeiten besteht nicht.

1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die geschätzte Flächeninanspruchnahme beträgt circa 9.300 m² (**Schutzgut Fläche**).

Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor. Infolge der starken anthropogenen Überprägung der Böden (durch Versiegelung und Aufschüttungen) sind die natürlichen Bodenfunktionen bereits jetzt beeinträchtigt. Aufgrund der Vorbelastung sind die Böden im Plangebiet von geringer (versiegelte Flächen) und allgemeiner (nicht versiegelte Flächen) Bedeutung. Anlagebedingt werden rund 1.380,26 m² Boden von allgemeiner Bedeutung (teil-) versiegelt. Die anrechenbare Fläche beträgt rund 481,60 m². Die anrechenbare Fläche ergibt sich durch die Umgestaltung der Haltestellenbereiche und folglich die Änderung der Flächenbefestigung und der

Versiegelungsgrade. Aufgrund der Entsiegelung von 1.336,72 m² Fläche (anrechenbare Fläche von 635,07 m²) verbleibt nach Abzug der Neuversiegelung ein Überschuss von 153,48 m². Während des Baubetriebes kann es durch Leckagen und Tropfverluste der Baufahrzeuge oder die Lagerung von Materialien zu Beeinträchtigungen des Bodens, insbesondere des Oberbodens, kommen (**Schutzgut Boden**).

Baubedingt kann es durch Leckagen und Tropfverluste zu Beeinträchtigungen von Grundwasser kommen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf Grund- und Oberflächenwasser sind nicht zu erwarten. Da im vorliegenden Fall mehr Fläche ent- als versiegelt wird, sind auch in dieser Hinsicht keine folgenschweren Auswirkungen zu erwarten (**Schutzgut Wasser**).

Durch Gehölzschnitte und Fällarbeiten kann es baubedingt zu Beeinträchtigungen von Brutvögeln und Fledermäusen kommen. Nester, Eier und Jungtiere können verletzt, getötet oder durch eine Störung der Brut verlassen werden. Bei einem Baubeginn innerhalb der sensiblen Phase der Brutzeit ist eine Störung möglich, welche zu einer Aufgabe und damit zu dem Funktionsverlust von Fortpflanzungsstätten führen kann. Sofern dann bereits Nachwuchs vorhanden ist, kann dies auch den Tod von Individuen herbeiführen. Für die Umsetzung der Baumaßnahme müssen für den südlichen barrierefreien Zugang zu den Hochbahnsteigen im Osten zwei Bäume in der bestehenden Böschung für die Zuwegung und Rampe gefällt werden. Im Westen muss ein Baum für die Aufstellfläche gefällt werden. Zudem muss ein Baum am Knotenpunkt im Osten gefällt werden, damit der Radweg eine durchgehende Breite von 1,60 m hat. An einem der zur Fällung vorgesehenen Bäume befindet sich eine Struktur, hinter der sich eine Baumhöhle befinden kann, für welche eine Nutzung als Zwischenquartier nicht sicher ausgeschlossen ist. Sofern bei der Fällung eine akute Nutzung vorliegt, können Tiere verletzt oder getötet werden. Auch anlagebedingt kann eine Beeinträchtigung von Vögeln und Fledermäusen nicht ausgeschlossen werden, da grundsätzlich durch den Betrieb des neuen Hochbahnsteiges eine Kollisionsgefahr besteht (**Schutzgut Tiere**).

Während der Bauausführung besteht eine Gefährdung von Einzelbäumen, insbesondere an deren Wurzeln, Stämmen und Ästen. Die bei der Umsetzung der Planung entfallenden Bäume weisen jeweils einen Stammumfang von 157 cm, 132 cm, 135 cm sowie 155 cm auf (**Schutzgut Pflanzen**).

1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)

Abfälle entstehen durch Abbrucharbeiten.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend, in begrenztem Umfang, Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüberhinausgehend ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen (**Schutzgut Mensch/Tiere/Pflanzen**).

Durch die Baumaßnahme entsteht während der Bauphase Baulärm. Die Berechnungen der anlagen- und betriebsbedingten Immissionen auf Grundlage der Änderungen der Gleisanlage lösen nach der Schalltechnischen Untersuchung vom 29.08.2024 keinen Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz aus. Auch eine als wesentlich zu bewertende Änderung der erschütterungstechnischen Situation ergibt sich nicht (**Schutzgut Mensch**).

- 1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind:

Derartige Risiken bestehen nicht.

- 1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm, Schall- und Abgasemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen durch den allgemeinen Baustellenverkehr auf.

2.

Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets berücksichtigt, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird. Einbezogen wurde dabei auch das Zusammenwirken mit anderen Vorhaben.

Insbesondere folgende Nutzungs- und Schutzkriterien fanden bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen Beachtung:

- 2.1 bestehende Nutzungen des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Das Gebiet ist bereits durch die bestehende Stadtbahnverbindung und den Niedrigbahnsteig vorgeprägt. Aufgrund der Vorbelastung des Gebiets (hoher Versiegelungsgrad, hohe Verkehrs- und Lärmbelastigung) handelt es sich nicht um einen empfindlichen Standort. Angrenzend an den Straßenverlauf liegen in der Umgebung des Plangebiets überwiegend Gebäudekomplexe in Form von Büro- oder Gewerberäumen. Weiter östlich des Gebietes befindet sich zudem ein Gymnasium.

- 2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

Das betroffene Gebiet weist keine besonderen natürlichen Ressourcen auf. Grundsätzlich liegt für das Untersuchungsgebiet in seiner Gesamtheit eine Einstufung als Bereich von Biotoptypen mit sehr geringer Bedeutung, laut Landschaftsrahmenplan der Region Hannover von 2013, vor. Es wird in keine nennenswerten Tiere, Pflanzen und Böden eingegriffen.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Landeshauptstadt Hannover an der Grenze der Stadtteile Vahrenheide und Brink-Hafen an der Vahrenwalder Straße. In der weiten Umgebung finden sich wechseln bebaute und unbebaute Flächen. Insgesamt ist die Fläche weiträumig von einem Siedlungsgebiet umgeben. Etwa 270 m weiter südlich liegt der Mittellandkanal, den die Vahrenwalder Straße kreuzt. Östlich bis südöstlich sind diverse Sportplätze angelegt. Weiter östlich sowie südwestlich liegen große Kleingartenvereinsflächen. Die Landschaft besteht damit aus intensiver anthropogener Nutzung mit hohem Versiegelungsgrad und hohen Störeinflüssen.

- 2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien)

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete betroffen.

3.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurde insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung getragen:

- 3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind

Das geplante Vorhaben erstreckt sich auf bereits teil- und vollversiegelte Flächen im Bereich vorhandener Gleisanlagen. Es kommen keine Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz vor. In dem o.g. Umfang kommt es zu einem vollständigen Verlust der Funktionen und Werte für das Schutzgut Boden. Diese sind aufgrund der geringen Größe nicht als erheblich einzustufen (**Schutzgut Fläche und Boden**).

Der Grundwasserkörper gehört zur „Wietze/Fuhse Lockergestein“ (nach Wasserrahmenrichtlinie; DE_GB_DENI_4_2116). Durch den hohen Versiegelungsgrad durch Straßenverkehrsflächen im Untersuchungsgebiet liegt eine Beeinträchtigung der Grundwassersituation vor. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Flächeninanspruchnahme des geplanten Vorhabens bleibt der Grundwasserbestand, auch wenn die anlagebedingte Versiegelung zu einer Reduktion der Grundwasserneubildungsrate führt, über die gesamte Strecke dadurch unberührt. Negative Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser entstehen daher nicht (**Schutzgut Wasser**).

Aufgrund der vorbelasteten Lage durch den Straßen- und Bahnverkehr werden die Störungen der Fauna durch die Emission von Stäuben und Schadstoffen sowie durch optische und akustische Impulse als temporär und nicht erheblich eingeschätzt.

Die Barrierewirkung durch Schienen und Straße ist durch den Bau des Hochbahnsteiges nicht als erheblich einzustufen, da diese schon im jetzigen Zustand gegeben ist. Ferner ist die Kollisionsgefahr für Brutvögel und Fledermäuse durch den Betrieb der neuen Stadtbahnhaltestelle im Vergleich zum derzeitigen Betrieb nicht erhöht.

Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Da lediglich mit einem Vorkommen von siedlungstypischen störungsunanfällige Arten gerechnet wird und bei dem Wegfall der vier Bäume mit der im direkten Nahbereich liegenden Allee weitere, ähnliche Strukturen im räumlichen Zusammenhang vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass die Vögel in der Umgebung Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung haben. Vor diesem Hintergrund sind auch hier für das Schutzgut Tiere keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten (**Schutzgut Tiere**).

Baubedingt ist durch die geplanten Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen mit keinen negativen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Pflanzen und die biologische Vielfalt zu rechnen. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden auf bisher versiegelten Flächen eingerichtet. Eine baubedingte Inanspruchnahme unversiegelter Biotope erfolgt nicht (**Schutzgut Pflanzen**).

Bezüglich der Beurteilung des Lärmpegels durch die Stadtbahn als auch durch den Straßenverkehr sind keine negativen Umweltauswirkungen festzustellen, da keine wesentliche Änderung gem. der 16. BImSchV vorliegt (**Schutzgut Mensch**).

- 3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen
Es besteht kein grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen.
- 3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen
Die bereits genannten Auswirkungen weisen keine besondere Schwere oder Komplexität auf.
- 3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen
Erhebliche Auswirkungen auf Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, da es sich um eine punktuelle Maßnahme in einem vorbelasteten Gebiet handelt.
Darüber hinaus wurde in einer schalltechnischen Untersuchung und in einer erschütterungstechnischen Untersuchung die Wahrscheinlichkeit für erhebliche negative Auswirkungen in Form von Lärmimmissionen für das Schutzgut Mensch ebenfalls als unwahrscheinlich eingestuft.
- 3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen
Die Dauer der bereits genannten baubedingten Auswirkungen beschränkt sich auf einen relativ kurzen Zeitraum während der Bauphase und ist deshalb nicht erheblich.
Die anlagebedingten Auswirkungen sind zwar von Dauer, aber aufgrund des schon im Vorfeld niedrigen Schutzpotentials der vorhandenen Schutzgüter (Boden, Fläche, Pflanzen) ändert dies jedoch nichts an der Unerheblichkeit der Auswirkungen.
- 3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben
Ein Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben besteht nicht.
- 3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern
Durch Schutzmaßnahmen erfolgt eine wirkungsvolle Reduzierung der möglichen Beeinträchtigungen (**Schutzgut Boden**).
Bei sorgfältiger Bauausführung nach geltenden Standards und Normen ist bei dem Schutzgut Wasser mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen (**Schutzgut Wasser**).
Zum Schutz der Vogelarten und möglicherweise vorhandener Fortpflanzungsstätten ist das Entfernen oder der Rückschnitt von Gehölzen sowie auch der Baubeginn des Hochbahnsteiges außerhalb der Brutzeit, also in der Zeit vom 01.10. bis zum 28.02., durchzuführen. Eine erhebliche Störung von Fledermäusen kann durch den Verzicht auf nächtliche Arbeiten vermieden werden. Individuenverluste von (brütenden) Vögeln oder von Fledermäusen im Zuge der Baufeldräumung können durch eine vorherige Kontrolle der zu rodenden Gehölzbestände und eine ökologische Bauzeitenregelung soweit wie möglich reduziert. Es ist zudem bei potenziellen Höhlen möglich, einen Einwegeverschluss vor den Öffnungen anzubringen, welcher Tieren das Ausfliegen aus der Höhle

ermöglicht, aber ein erneutes Eindringen verhindert. Hierdurch kann die Wahrscheinlichkeit eines reibungslosen Fällablaufs noch weiter vergrößert werden (**Schutzgut Tiere**).

Die Gefährdung von Einzelbäumen und flächigen Gebüschbeständen kann durch die Errichtung von Biotopschutzzäunen effektiv vermieden werden. Sollte sich durch die Finalisierung der Auswertung der Wurzelsondierung abweichend vom bisherigen Ergebnis ergeben, dass in den überplanten Bereich Wurzeln hineinragen, sind diese entsprechend durch Wurzelschutzmaßnahmen zu schützen. Im Rahmen der Planung ist die Neupflanzung von zehn Einzelbäumen im räumlichen Zusammenhang vorgesehen. Sofern sich Bäume, für welche Wurzelsondierungen durchgeführt wurden, wider Erwarten nicht erhalten lassen, sind diese nach den entsprechenden Maßgaben zu ersetzen bzw. zu kompensieren (**Schutzgut Pflanzen**).

Durch das Einhalten der einschlägigen Regelwerke können die Belastungen der durch die Bauphase zeitlich und örtlich begrenzt eintretenden Lärm- und Schallimmissionen weitestgehend vermieden werden (**Schutzgut Mensch**).

Abfälle werden der ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt (**Abfälle**).

IV.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH hat mit dem Antrag geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und dem Standort, sowie zu den möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens übermittelt und schlüssig dargestellt, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen in dem betroffenen Gebiet hervorrufen kann.

Die baubedingten Auswirkungen sind durch ihre geringe Intensität, eine sachgerechte und umsichtige Durchführung und die recht kurze Dauer während der Bauphase nicht erheblich.

Die anlagebedingten Auswirkungen hinsichtlich der Flächenversiegelung sind aufgrund der bereits im Vorfeld geringen Wertigkeit der stark anthropogen überformten Flächen und der beabsichtigten Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ebenfalls nicht erheblich.

Darüber hinaus wurde in einer schalltechnischen Untersuchung und in einer erschütterungstechnischen Untersuchung dargelegt, dass erhebliche negative Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, voraussichtlich nicht entstehen.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG besteht deshalb nicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

NLStBV

- Planfeststellungsbehörde -

Hannover, 30.10.2024

gez.

Gnadt