



Az: P248-30161-63

16.06.2020

Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Absatz 1 UVPG

Vermerk

Allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht gemäß §§ 9 Abs. 3 S. 1, 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 UVPG für das Vorhaben

Einbau einer Gleisverbindung südöstlich der Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen den Einbau eines Gleiswechsels zwischen den Haltestellen Stadtfriedhof Ricklingen und Westerfeld/Saarstraße. Die Gleisverbindung verläuft vom Gleis Richtung Endpunkt Hemmingen entgegen der Fahrtrichtung auf das Gleis Richtung Wallensteinstraße. Der Betreiber sieht in diesem Bereich eine betriebliche Notwendigkeit für eine Gleisverbindung zur Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs bei Störungsfällen.

Die hier durchgeführte Prüfung umfasst die am 20.05.2020 eingereichten Planunterlagen mit Stand 30.03.2020.

Für den Fahrtrichtungswechsel aus der Wallensteinstraße kommend in Fahrtrichtung Hemmingen und anschließend zurück in Richtung Wallensteinstraße hält der Zug im Bereich zwischen dem Gleiswechsel und der Überfahrt des Knotenpunktes Göttinger Chaussee/In der Rehre und setzt die Fahrt über die Gleisverbindung in Richtung Norden fort. Der Fahrtrichtungswechsel aus Hemmingen kommend in Fahrtrichtung Hannover und anschließend zurück in Richtung Hemmingen erfolgt an der Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen. Dazu hält der Stadtbahnzug in der Haltestelle und fährt anschließend unter Signalsicherung gegen die Fahrtrichtung über den Knotenpunkt Göttinger Chaussee/Querspange sowie über die Gleisverbindung auf das Gleis Richtung Hemmingen.

Die Gleisverbindung befindet sich innerhalb des besonderen Bahnkörpers. Grunderwerb ist daher nicht erforderlich.

Gemäß der Anlage 1 UVPG ist für das geplante Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG in Verbindung mit § 7 Satz 1 UVPG erforderlich (vgl. UVPG Anlage 1, Nr. 14.11: Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörenden Betriebsanlagen).

Die Vorprüfung gemäß § 7 UVPG beinhaltet eine überschlägige Prüfung, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung der Anlagen 2 und 3 UVPG hinsichtlich der Merkmale des Vorhabens, des Standortes des Vorhabens und der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Merkmale des Vorhabens:

Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens

Die Gleisverbindung ist südlich der Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen geplant, planfestgestellt sind in diesem Bereich Rillenschienen auf Betonlängsbalken mit Grüneindeckung (s. h. Planfeststellungsbeschluss AZ. 3312-30161-A Süd Hemmingen I vom 17.12.2012). Vorgesehen ist nun, auf einer Länge von ca. 47,5 m zwei einfache Weichen mit Rillenschienen auf Betonschwellen mit einer Schotterbettung einzubauen. Vor und hinter der Gleisverbindung bleibt der besondere Bahnkörper wie planfestgestellt.

Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie A-Süd nach Hemmingen befindet sich derzeit im Bau. Die Umsetzung des Einbaus einer Gleisverbindung erfolgt im Rahmen der Gleisbauarbeiten der Stadtbahnverlängerung. (s. h. Planfeststellungsbeschluss AZ. 3312-30161-A Süd Hemmingen I vom 17.12.2012)

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

Die Gleisverbindung befindet sich innerhalb des besonderen Bahnkörpers. Es entsteht keine Neuversiegelung der Fläche.

Die zusätzlichen Versiegelungen im „grünen Gleis“ sind als Eingriff zu werten. Grüngleis hat einen Versiegelungsgrad von 75 %, Schottergleis von 65 %, demnach kommt es in einer Bilanzierung zu einer Entsiegelung.

Grund- und Oberflächengewässer werden durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Durch das Vorhaben ist eine nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut Tier nicht erkennbar. Es werden keine Pflanzen in Anspruch genommen. Aufgrund der geringen Bedeutung der genutzten Flächen (Gleisbett und Fahrsteifen), ist hier nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

Eine Relevanz des Vorhabens für die biologische Vielfalt ist nicht erkennbar.

Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 und 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)

Die zu entfernenden Gleise und andere Baustoffe werden fachgerecht entsorgt. Die Baugruben und Baustelleneinrichtungsflächen werden nach Bauende rekultiviert / wiederhergestellt.

Umweltverschmutzung und Belästigung

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Der hier durchgeführten überschlägigen Prüfung, ob es betriebsbedingt zu Umweltverschmutzungen und Belästigungen kommen könnte, liegt unter anderem die Schalltechnische Untersuchung vom 04.11.2019 der Bonk - Maire - Hoppmann PartGmbH zu Grunde.

Erschütterungssituation

Die neuen Weichen werden nur in Notsituationen oder Störungsfällen befahren. Sie stellen keinen Regelbetrieb dar.

Geräuschemissionen

Schienenverkehrsgeräusche

Da die Verfahren und auch die schalltechnischen Gutachten der vorherigen Planfeststellung ab 2001 durchgeführt wurden, ist mittlerweile nicht nur der Stand der Berechnungsverfahren, sondern auch die Software (DOS-Rechner) so fortgeschritten, so dass die schalltechnische Untersuchung softwareseitig nicht mehr durchgeführt werden kann. Die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Beurteilungspegel aus der schalltechnischen Untersuchung sind mit dem aktuellen Berechnungsverfahren nicht mehr reproduzierbar. Daher können nur die vorhandenen Tabellenwerte bei der Bewertung zugrunde gelegt werden.

Hierfür wurden für die beiden direkt angrenzenden Gebäude die Änderung von „Rasengleis“ in „Betonschwelle in Schotter“ die Pegelkorrektur von +4 dB auf die Beurteilungspegel (Lr Tag/Nacht) aus dem Schienenverkehr aus der Anlage 8.1.1 (der Stellungnahme vom 04.11.2019 der Bonk - Maire - Hoppmann PartGmbH) addiert. Damit werden deutlich höhere Beurteilungspegel abgebildet, als es bei einer modelhaften schalltechnischen Berechnung für diese Teilstrecke Stadtbahn „Betonschwelle im Schotterbett“ der Fall wäre.

Zugfahrten wurden auf der Weiche nicht berechnet. Zum einen können keine Berechnungen mehr im Ursprungsprogramm durchgeführt werden und zum anderen, dient die Weiche nur für Sonderfälle und stellt keinen Regelbetrieb dar. Außergewöhnliche Ereignisse sind nicht für einen Mittelungspegel geeignet, da dieser sich aus der durchschnittlichen Tagesbelastung über einen längeren Zeitraum errechnet.

Im Ergebnis besteht für die betrachteten Gebäude weiterhin kein Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz, da die Immissionsgrenzwerte Tag/Nacht eingehalten werden.

Straßenverkehrsgeräusche

Besondere Straßenverkehrsgeräusche sind nicht zu erwarten. Die Weiche stellt keinen Regelbetrieb dar.

Summenpegel aus Schienen- und Verkehrsgeräuschen

Gemäß § 1 Absatz 2 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn ... durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Bei der Auswertung des Summenpegels ergibt sich, wie bereits in Anlage 8.5.2 der Planfeststellungsunterlagen (AZ. 3312-30161-A Süd Hemmingen I vom 17.12.2012) aufgeführt, eine Überschreitung von 60 dB(A) nachts für den Immissionsort 131c im 1. und 2. Obergeschoss.

Der Einbau und der Betrieb der zwei Weichen, sind zweifelsfrei nicht als erheblicher baulicher Eingriff zu werten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu keiner wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen kommt und dadurch nicht zu erheblichen negativen Umweltauswirkungen kommen kann.

Fazit zu den Schallimmissionen

Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. BImSchV werden nicht ausgelöst.

Unfallrisiko mit Blick auf Stoffe und Technologien

Während der Bauphase und bei Unterhaltungsarbeiten gelten die einzuhaltenden technischen Regeln, zum Beispiel beim Betanken von Fahrzeugen mit Dieselmotoren oder dem Umgang mit Anstrichen zum Korrosionsschutz. Darüber hinaus werden keine gefährlichen Stoffe eingesetzt oder gelagert. Ein erhöhtes Unfallrisiko besteht nicht.

Risiken von Störfällen

Durch die stumpfe Befahrung der Weichen ist eine versehentliche bzw. fehlerbehaftete Fahrt durch die Gleisverbindung im Regelbetrieb ausgeschlossen. Die Verbindung der Streckengleise erfolgt durch zwei einfache Weichen mit einem Radius $r = 100$ m.

Risiken für die menschliche Gesundheit

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Bei Einhaltung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Standort des Vorhabens:

Nutzungskriterien:

Die Strecke in Höhe der geplanten Weichenverbindung verläuft in der Göttinger Chaussee auf einem besonderen Bahnkörper in der Mittellage. Westlich der geplanten Weichenverbindung befindet sich der Stadtfriedhof Ricklingen und östlich eine vereinzelte Bebauung mit einem Steinmetz- und einem Gastronomiebetrieb.

Qualitätskriterien:

Fläche

Bei der Fläche handelt es sich um einen besonderen Bahnkörper.

Boden

Durch die Änderung des Oberbaus in Schotter statt Grüngleis verändert sich der Versiegelungsgrad von 75 % auf 65 %.

Landschaft:

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich weist einen überwiegend intensiv städtisch geprägten Charakter auf. Das Plangebiet ist geprägt durch die versiegelten Flächen im Straßenraum. Es bestehen Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die angrenzende Bebauung. Von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben ist nicht auszugehen.

Wasser

Eine dauerhafte Betroffenheit des Grundwassers ist nicht zu erwarten. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich ca. 9 km entfernt.

Tiere

Streng geschützte Tiere können allenfalls im nahe gelegenen Ricklinger Stadtfriedhof vorkommen. Negative Einflüsse sind jedoch durch die neue Gleisverbindung nicht erkennbar, da es sich um keinen Regelbetrieb handelt und die Weichen ausschließlich in Notfällen oder Störungssituationen befahren werden.

Pflanzen

Streng geschützte Pflanzenarten sind durch die Maßnahme nicht betroffen. Biologische Vielfalt

Es sind keine kartierten Biotypen im Vorhabenbereich vorhanden. Schutzkriterien:

Das FFH-Gebiet „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (EU-DE 3624-331) hat einen Abstand von 3 Kilometer. Eine Betroffenheit der FFH-Gebiete, seiner Erhaltungsziele sowie den maßgeblichen Bestandteilen sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

Das nächstgelegene Vogelschutzgebiet „Sundern“ (NSG HA 00004) liegt südöstlich und ist etwa 3 Kilometer entfernt.

Das Landschaftsschutzgebiet LSG „Obere Leine“ (LSG H-S 00004) hat einen Abstand von 180 Meter zur geplanten Maßnahme und liegt südöstlich der B3. Das „LSG Hirtenbach-Wettbergen Holz“ (LSG-H-S 00005) hat einen Abstand von 1000 Meter zur geplanten Maßnahme. Ein negativer Einfluss auf die oben genannten Gebiete ist nicht zu befürchten.

Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet ist „Eckerde“ und liegt westlich ca. 9 km entfernt. Die Grenze des Überschwemmungsgebiet HQ₁₀₀ östlich der B3 und ist ca. 120m entfernt. Die Grenze des HQ_{extrem} liegt östlich der Göttinger Chaussee und ist ca. 50 m entfernt.

Denkmalschutz

Direkt im Vorhabenbereich sind keine Naturdenkmale gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

Das Gartendenkmal „Ricklinger Stadtfriedhof“ ist nicht betroffen.

Gesamteinschätzung der Auswirkungen:

Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, da es sich bei dem Bau der Gleisverbindung um eine punktuelle Maßnahme im Bahnkörper handelt. Eine zusätzliche Versiegelung liegt nicht vor. Durch die Änderung des Oberbaus von Schotter statt Grüngleis verändert sich der Versiegelungsgrad von 75 % auf 65 %. Insgesamt kommt es aber zu einer Entsiegelung. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die über die Auswirkungen der Stadtbahnlinie hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. BImSchV werden nicht ausgelöst. Die Befahrung der Weiche ist für Sonderfälle (Havarie etc.) vorgesehen und stellt damit keinen Regelbetrieb dar.

Durch das Vorhaben ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, LSG oder andere Eingriffe in Schutzgebiete gemäß BNatSchG & WHG. Das nahegelegene Gartendenkmal Ricklinger Stadtfriedhof ist nicht betroffen.

Ergebnis:

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine UVP ist somit im Rahmen der geplanten Baumaßnahme nicht durchzuführen.

Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht ist der Öffentlichkeit bekanntzumachen (§ 19 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)

Hannover, 16.06.2020

i. A. Nickees