

## **Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG**

### **für „Umbau Seitenrampe in einen Bahnsteig mit Begradigung des Bahnsteigs 1, Gleisverlängerung Lokschuppen, Bahnhof Ankum, Strecke Bersenbrück – An- kum“**

**Aktenzeichen: 4117-30224-219**

#### **I.**

Die Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH hat für das o. g. Vorhaben die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) 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 am Bahnhof Ankum den Umbau des derzeit 1 Meter hohen Seitenrampenbereichs am Gleis 1 zu einem Bahnsteig mit der Regelbahnsteighöhe von 0,55 Meter zur Schienenoberkante. Hierfür soll die bestehende 1 Meter hohe Mauer zur Bahnsteigkante auf einer Länge von 50 Metern durch L-Steine ersetzt werden. Außerdem wird das Bahnsteigende um 3 Meter Richtung Osten verschoben. Der Höhenunterschied am Bahnsteigende wird mit einem Geländer gesichert und durch eine Rampe aus Kies-Sand-Gemisch ausgeglichen. Weiterhin wird das Gleis 1 im Bahnsteigbereich begradigt, wodurch es an der weitesten Stelle um 2,50 Meter Richtung Süden verschwenkt wird. Die Befestigung erfolgt mit einer 1,5 Meter breiten Umrandung mit Betonsteinpflaster. Der übrige Bahnsteigbereich wird mit wasserdurchlässigem Kies-Sand-Gemisch befestigt.

Die Zuwegung zum Bahnsteig wird auf 3 Meter verbreitert, wodurch das Wartehäuschen geringfügig versetzt wird.

Weiterhin wird das Gleis 21 von 16 Metern um 12 Meter auf 28 Meter Richtung Westen mit umklappbaren Gleisabschlüssen verlängert. Der vorhandene Untergrund aus Betonsteinpflaster wird nicht geändert.

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). Gem. § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG ist für sonstige Änderungen eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage u. a. nach der Nummer 14.7 der Anlage 1, eine allgemeine Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 1 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht, durchzuführen. Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Änderung eines Schienenweges mit dessen dazugehörigen Betriebsanlagen gem. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Eine Ausnahme gem. § 14a Abs. 1 und 2 UVPG kommt hier nicht in Betracht, sodass eine allgemeine Vorprüfung gem. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen ist. Eine UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 7 Abs. 1 S. 3 UVPG).

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 Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn 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 Gemarkung Ankum, Samtgemeinde Bersenbrück.

## 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 vorliegende Planung befindet sich am Bahnhof Ankum ausschließlich auf Bahnbetriebsgelände. Die vorhandene rd. 1 Meter hohe Seitenrampe zum Gleis 1 wird abgebrochen und durch einen 0,55 Meter hohen Bahnsteig ersetzt und um rd. 3 Meter Richtung Osten verlängert. Hierfür wird die Fläche in einer Breite von 1,5 Meter mit Betonsteinpflaster umrandet. In der Mitte erfolgt die Befestigung mit wasserdurchlässigem Kies-Sand-Gemisch.

Für die Verlängerung des Gleises 21 um 12 Metre findet keine zusätzliche Versiegelung statt. Der vorhandene Untergrund aus Betonsteinpflaster bleibt bestehen.

#### 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 0,03 ha Bahnbetriebsgelände. Weitere Flächen werden nicht in Anspruch genommen, insbesondere findet keine Flächenänderung statt. (**Schutzgut Fläche**).

Der geschätzte Umfang der anlagenbedingten Neuversiegelung beträgt circa 0,02 ha für die Umrandung des Bahnsteigs mit 1,5 m breiten Betonsteinpflaster. (**Schutzgut Boden**).

Baubedingt kann es durch Leckagen und Tropfverluste zu Beeinträchtigungen von Grundwasser kommen. Zudem führt die anlagebedingte Versiegelung zu einer Reduktion der Grundwasserneubildungsrate. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf Grund- und Oberflächenwasser sind nicht zu erwarten (**Schutzgut Wasser**).

#### 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. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen (**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, insbesondere mit Blick auf:

Derartige Risiken bestehen nicht.

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

Während der Bauphase von ca. 2 Monaten treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm-, Schall- und Abgasemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen und durch den allgemeinen Baustellenverkehr auf. Die Baumaßnahme erfordert keinen kontinuierlichen Baumaschineneinsatz, vielmehr ist mit gelegentlichen Einwirkungen durch Baulärm zu rechnen.

## 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 wird bereits als Bahnhof und Bahnbetriebsanlage genutzt. Eine Nutzungsänderung findet nicht statt. Es handelt sich nicht um einen empfindlichen Standort.

### 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. Es finden keine Eingriffe statt, von denen Tiere, Pflanzen oder Böden nennenswert berührt wären.

Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um Bahnhofsgelände innerhalb der Ortslage der Gemeinde Ankum. Die Landschaft besteht aus einem Mosaik unterschiedlicher stark anthropogen geprägter Nutzungsformen wie Wohn-, Gewerbe- und Verkehrslagen. Aufgrund dessen wird der Landschaft im Hinblick auf Naturnähe und Strukturvielfalt eine geringe Bedeutung zugewiesen.

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 Gleis- und Bahn-Anlagen. In dem o.g. Umfang kommt es zu einem Verlust der Funktionen und Werte für das Schutzgut Boden. Diese sind jedoch aufgrund der Vorbelastung und geringen Größe nicht als erheblich einzustufen (**Schutzgut Fläche und Boden**).

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Fläche der Versiegelung findet eine Entwässerung über die umliegenden versickerungsfähigen Kies-Sand-Gemische vor Ort statt. Negative Umweltauswirkungen sind daher nicht zu erwarten (**Schutzgut Wasser**).

Während der zweimonatigen Bauphase ist mit Lärmbelastungen für die anliegenden Menschen zu rechnen (**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 die 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 wird zwar mit einer Belastung für das Schutzgut Mensch durch Lärm gerechnet, aber diese wird voraussichtlich nur in Form von gelegentlichen Einwirkungen entstehen. Die Belastung wird daher als eher gering 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 von 2 Monaten während der Bauphase und ist deshalb nicht erheblich. Die anlagenbedingten Auswirkungen sind zwar von Dauer, aber aufgrund des schon im Vorfeld niedrigen Schutzpotentials der vorhandenen Schutzgüter (Boden, Fläche, Wasser) ändert dies 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, sodass keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten sind (**Schutzgut Boden**).

Bei sorgfältiger Bauausführung nach geltenden Standards und Normen ist bei dem Schutzgut Wasser mit keinen erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen (**Schutzgut Wasser**).

Durch das Einhalten der einschlägigen Regelwerke können die Belastungen der durch die Bauphase zeitlich und örtlich begrenzt eintretenden Lärm- und Schallemissionen weitestgehend vermieden werden. Die Belastung wird durch geräuscharme Baumaschinen und eine Bauzeitbeschränkung auf Werktage von 07:00 bis 20:00 Uhr minimiert. Ferner ist nicht von durchgehendem lärmerzeugendem Baumaschineneinsatz auszugehen. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen. Erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind daher nicht zu erwarten (**Schutzgut Mensch**).

Der durch die Abbrucharbeiten entstehende Abfall ist wegen seines geringen Umfangs und der ordnungsgemäßen Entsorgung als nicht erheblich einzustufen (**Abfälle**).

## IV.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen innerhalb des betroffenen Gebiets sind nicht zu erwarten. Die baubedingten Auswirkungen sind durch ihre geringe Intensität, eine sachgerechte und umsichtige Durchführung und die 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 ebenfalls nicht erheblich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.

**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, 14.06.2024

gez.

Pavlista