

Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG

für Ersatz der vorhandenen Sicherungsanlage durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken; BÜ „Am Steinkamp“ in Bahn-km 15,661 Strecke Hesedorf - Stade

Aktenzeichen: 4119-30224-162

I.

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH hat für das o. g. Vorhaben die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens 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 vorhandene Sicherungsanlage des Bahnübergangs im Zuge der Straße „Am Steinkamp“ soll durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ersetzt werden. Gleichzeitig soll ein neuer Geh-/Radweg, der den BÜ westlich umschwenkt, gebaut werden.

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). Vorliegend handelt es sich um eine Änderung einer bestehenden Betriebsanlage von Eisenbahnen. Für den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sieht Ziffer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG unter Spalte I die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Größen- und Leistungswerte nach Anlage 1 UVPG sind für das Änderungsvorhaben nicht vorgesehen. Mithin ist nach § 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. § 7 Abs. 1 gilt entsprechend.

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 Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser 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 Gemeinde Fredenbeck

III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

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

Insgesamt werden neun Signaleinrichtungen und zwei Halbschranken verbaut, die in der Regel mit kleineren Fundamentformsteinen eingebaut werden. Der Formstein wird dabei in der Höhe bündig zur Fahrbahnkante ausgerichtet. Um die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, wird zudem an zwei Signalen eine akustische Warneinrichtung montiert.

Das bisherige Schalthaus nordöstlich des BÜ wird zurückgebaut und an fast identischer Stelle erneuert.

Im Zuge des Vorhabens wird der derzeit nordöstlich des BÜ endende Geh-/Radweg als kombinierter Geh/Radweg mit einer Breite von 2,5 m über den BÜ hinaus verlängert. Um eine ausreichende Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg für die signaltechnischen Einrichtungen zu erreichen, wird der Seitenweg so verschwenkt, dass im BÜ-Bereich ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,4 m entsteht. Südlich des Gleises wird der Geh-/Radweg an einen vorhandenen unbefestigten Weg im Seitenbereich angebunden. Für Verkehrsteilnehmer, welche im Einmündungsbereich die Fahrbahn queren wollen, wird hier eine kurze Anbindung zur Fahrbahn berücksichtigt. Die Befestigung des Geh-/Radweges erfolgt außerhalb des Gleisbereichs mittels Betonsteinpflaster. Im eigentlichen Gleisbereich wird die Befestigung in bituminöser Bauweise vorgenommen.

Um einem Linksabbieger in die Straße „An den Eichen“ das Räumen des BÜ zu ermöglichen, wird vor der Einmündung südlich des BÜ eine vorgeschaltete Lichtzeichenanlage angeordnet.

Im nordöstlichen Bereich befindet sich unmittelbar beim BÜ eine Privatzufahrt. Um einem eventuellen Linksabbieger auf der Straße „Am Steinkamp“ ein zügiges Räumen des BÜ zu ermöglichen, wird vor der Zufahrt aus Richtung Norden kommend eine zweite Haltelinie mit einem Zusatzschild mit der Aufschrift „Bei ROT hier halten“ angeordnet.

Die Sicherung der beiden zuvor genannten Zufahrten erfolgt jeweils durch zusätzliche gegenüberliegende Seitenoptiken. Um ein Ausfahren jeweils entgegengesetzt des BÜ auch bei Bahnanforderung zu ermöglichen, werden die Seitenoptiken mit einem Rechts- bzw. Linkspfeil versehen.

Im Zuge der Maßnahme wird der bereits im Bestand mit Mineralgemisch befestigte südliche Seitenbereich im Einmündungsbereich der Straße „An den Eichen“, welcher stark ausgefahren ist, entsprechend bituminös befestigt, um den Begegnungsfall LKW/PKW zu ermöglichen.

Alle Flächen befinden sich im Eigentum der EVB. Ein Grunderwerb ist somit nicht erforderlich.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

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

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

Es wird eine Fläche von insgesamt 86,8 m² versiegelt. Nach Abzug der Entsiegelung durch Rückbau der nichtmehr benötigten Wegabschnitte und Betriebsanlagen im Umfang von insgesamt 5,3 m² beträgt die Neuversiegelung 81,5 m². Die Kompensationsmaßnahmen für die Versiegelung sind auf dem Kompensationsbedarf für das Schutzgut Arten und Biotope nicht anrechenbar. Es ergibt sich so eine erforderliche Kompensationsfläche für das Schutzgut Boden im Umfang von 40,75 m². Statt der Aufwertung eines geringen Flächenstücks, wird eine Kompensation durch die Pflanzung von zwei

Einzelbäumen vorgesehen. Ein Baum wird südöstlich des BÜ in die Lücke einer bestehenden Eichenallee gepflanzt. Ein zweiter wird in den Bereich der landwirtschaftlichen Lagerfläche nordwestlich des BÜ gepflanzt. Bei beiden handelt es sich um Stieleichen (*Quercus robur*) als Hochstamm (StU = 14-16 cm). Jedem Baum wird ein Kompensationsumfang von 25 m² angerechnet.

Durch die anlagebedingte Versiegelung kommt es zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate auf ca. 80 m².

Baubedingt sind während der Bauphase kleinräumig Belastungen der Luft mit Schadstoffen und Stäuben durch den Betrieb der Baufahrzeuge und -maschinen bei trockener Wetterlage möglich. Flächen für Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze und Baustraßen werden lediglich auf der zukünftig (anlagebedingt) bebauten Fläche sowie bereits vorhandene Wege und/oder naturschutzfachlich geringwertige Flächen wie Ackerflächen eingerichtet, so dass es nicht zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme kommt.

Gehölzrodungen sind während der Baufeldfreimachung nicht erforderlich.

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

Durch den Ersatz der Blinklichtanlage und dem Rückbau der Schaltheuses entstehen Abfallmaterialien.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Durch die akustische Warneinrichtung für Fußgänger und Radfahrer kommt es zu geringen kurzen Schallemissionen vor und während der Querung des Zuges. Die Farbfolge Gelb/Rot der Lichtzeichenanlage erfolgt kurz vor und während der Querung des Zuges – die Grundstellung ist ansonsten dunkel.

Die Streckengeschwindigkeit wird im Zuge des Ersatzes der vorhandenen Sicherungsanlage durch Lichtzeichenanlage mit Halbschranken nicht erhöht.

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:

Gefährliche Stoffe und Technologien kommen nicht zum Einsatz.

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

Während der Bauphase kommt es zu temporären Emissionen durch Lärm und Staub.

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)

Der Bahnübergang und das Schalthaus sowie die übrigen Maßnahmen des Vorhabens befinden sich unmittelbar im Straßenseiten- und Bahnübergangsbereich, die durch Immissionen und Verdichtung bereits vorbelastet sind.

- 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)

Schutzgut Fläche:

Flächen mit hochwertiger Bedeutung sind nicht betroffen.

Schutzgut Boden:

Es kommt zu einer geringen Neuversiegelung von bereits vorbelasteten Böden im Umfang von 86,8 m². Die Böden sind ausschließlich von allgemeiner Bedeutung mit einer Wertstufe von III. Böden mit besonderer Bedeutung sind nicht betroffen.

Schutzgut Landschaft:

Die Landschaft ist dörflich durch einzelne Häuser, landwirtschaftlichen Flächen und dem BÜ geprägt.

Schutzgut Wasser:

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens.

Schutzgut Tiere und Pflanzen (einschl. biologische Vielfalt):

Innerhalb des Baufeldes befinden ausschließlich Biotope im Straßenseiten- und Bahnübergangsbereich, die durch Verdichtung und Schadstoffeintrag bereits vorbelastet sind. Den Biotopen wird lediglich eine geringe und geringe bis allgemeine Bedeutung (Wertstufe I bis II) zugeschrieben.

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

Natura 2000-Gebiete sowie nationale Schutzgebiete sind nicht betroffen. Der Abstand zu den nächstgelegenen Schutzgebieten NSG „Fredenbecker Mühlenbach“ und dem LSG „Schwinge mit Nebentälern“ beträgt ca. 350 m.

Bau- oder archäologische Denkmale sowie sonstige Sachgüter werden durch das Vorhaben nicht berührt.

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

Während der Bauphase kommt zu örtlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und andere Emissionen für die direkten Anwohner. Diese temporären Beeinträchtigungen werden

allerdings durch die Erhöhung der Sicherheit und der leichteren Abwicklung des Verkehrs nach der Aufwertung des BÜ als hinnehmbar angesehen.

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Grenzüberschreitende Auswirkungen sind aufgrund des kleinräumigen Vorhabens nicht zu erwarten.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Die Versiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung beträgt ohne Berücksichtigung der Entsiegelung 86,8 m². Dabei handelt es sich um bereits vorbelastete Böden am Fahrbahnrand. Nach Abzug der Entsiegelung durch Rückbau der nichtmehr benötigten Wegabschnitte und Betriebsanlagen im Umfang von insgesamt 5,3 m² beträgt die Neuversiegelung 81,5 m². Da es sich nicht um Bereiche mit besonderen Werten von Böden handelt, ist lediglich eine Kompensationsmaßnahme im Verhältnis 1:0,5 erforderlich. Die Kompensationsmaßnahmen für die Versiegelung sind auf dem Kompensationsbedarf für das Schutzgut Arten und Biotope nicht anrechenbar. Es ergibt sich eine erforderliche Kompensationsfläche für das Schutzgut Boden im Umfang von 40,75 m². Statt der Aufwertung eines geringen Flächenstücks, wird eine Kompensation durch die Pflanzung von zwei Einzelbäumen vorgesehen. Bei beiden handelt es sich um Stieleichen (*Quercus robur*) als Hochstamm (StU = 14-16 cm). Jedem Baum wird ein Kompensationsumfang von 25 m² angerechnet.

Durch die anlagebedingte Versiegelung kommt es zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate auf ca. 80 m². Da das anfallende Niederschlagswasser weiterhin vor Ort im Straßenseitenraum versickern kann, ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildungsfunktion. Die Grundwasserneubildung wird durch die Versiegelung nur gering gestört.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Fauna im Zuge der Baufeldfreimachung können ausgeschlossen werden, da es zu keinerlei Gehölzrodungen kommt. Gleichzeitig findet die Bautätigkeit im Straßenbereich an stark anthropogen beeinflussten und damit bereits gestörten Orten und nur innerhalb einer sehr kurzen Bauzeit (ca. 5 Wochen) statt. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten. Es handelt sich lediglich um Biotopverluste von Biotopen mit geringer und geringer bis allgemeiner Bedeutung.

Die technische Sicherung des vorhandenen Bahnübergangs führt zu keiner neuen Flächenzerschneidung.

Durch die Neugestaltung des BÜ wird das Landschaftsbild hinsichtlich seiner bestehenden Struktur nicht wesentlich verändert. Es sind keine weiträumig wirkenden visuellen Beeinträchtigungen gegeben. Die baulichen Veränderungen werden vor dem Hintergrund des bestehenden BÜ und der Nichtbetroffenheit von landschaftsbildprägenden Strukturen als nicht erheblich gewertet.

Durch die akustische Warneinrichtung für Fußgänger und Radfahrer kommt es zu geringen kurzen Schallemissionen vor und während der Querung des Zuges. Diese wird mit einer Lautstärkeabsenkung durchgeführt. Im Vergleich zu den Zugeräuschen ist das vorlaufende Tonsignal nicht signifikant. Die Farbfolge Gelb/Rot der Lichtzeichenanlage erfolgt kurz vor und während der Querung des Zuges – die Grundstellung ist ansonsten dunkel.

Es ergeben sich keine relevanten betriebsbedingten Auswirkungen gegenüber dem Ist-Zustand. Weder die Geschwindigkeit der Züge noch die Anzahl der Züge soll im Zuge des Vorhabens erhöht werden.

Erheblich baubedingte Beeinträchtigungen sind bei sorgfältiger Bauausführung entsprechend der geltenden Standards und Normen nicht zu erwarten. Erhöhtes Unfallrisiko ist im Baufeld nicht zu erwarten.

Baubedingt sind während der Bauphase kleinräumig Belastungen der Luft mit Schadstoffen und Stäuben durch den Betrieb der Baufahrzeuge und -maschinen bei trockener Wetterlage möglich. Sie sind aber zeitlich eng begrenzt (Bauphase 5 Wochen) und sind daher nicht als erheblich anzusehen. Flächen der Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze und Baustraßen werden lediglich auf der zukünftig (anlagebedingt) bebauten Flächen sowie bereits versiegelten Flächen eingerichtet, so dass es nicht zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme kommt. Anfallende Erdmassen werden auf versiegelten Flächen im Bahnhof Fredenbeck zwischengelagert.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Während der Bauphase kommt es zu temporären Emissionen durch Lärm und Staub. Risiken für die menschlicher Gesundheit sind bei ordnungsgemäßer Baudurchführung nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Schutzgebiete aus Punkt 2.3 sind aufgrund der Entfernungen und der Kleinräumigkeit des Vorhabens nicht zu erwarten.

3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Die Versiegelung von 86,8 m² Boden ist dauerhaft welches eine Störung der Grundwasserneubildungsfunktion mit sich zieht. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsfunktion wird allerdings nicht angenommen, da das anfallende Niederschlagswasser weiterhin vor Ort im Straßenseitenraum versickern kann. Die Grundwasserneubildungsfunktion wird durch die Versiegelung somit nur gering gestört.

Die Bauphase ist einmalig für 5 Wochen vorgesehen. Es ergeben sich keine relevanten betriebsbedingten Auswirkungen gegenüber dem Ist-Zustand. Weder die Geschwindigkeit der Züge noch die Anzahl der Züge soll im Zuge des Vorhabens erhöht werden.

3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

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

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Flächen der Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze und Baustraßen werden lediglich auf der zukünftig (anlagebedingt) bebauten Flächen sowie bereits versiegelten Flächen eingerichtet. Anfallende Erdmassen werden auf versiegelte Flächen im Bahnhof Fredenbeck zwischengelagert.

Vorhandene Bäume in der Nähe der Baumaßnahmen werden gegen Beschädigungen an ober- und unterirdischen Teilen gem. DIN 18920 / RAS-LP 4 durch einen Schutzzaun geschützt. Ebenfalls werden schützenswerte Biotope vor mechanischer Beschädigung und Verletzung durch den Baustellenbetrieb mit einem Schutzzaun geschützt.

Bei Einzelbäumen in unmittelbarer Nähe zum Trassenverlauf werden Wurzelschutzmaßnahmen erforderlich. Im Bereich dieser Bäume erfolgt die Ausschachtung der Trasse von Hand. Wurzeln dürfen nicht abgerissen oder gequetscht werden. Bei Betroffenheit dickerer Wurzeln sind fachgerechte Wurzelbehandlungen durchzuführen. Freigelegte Wurzeln sind abzudecken und vor dem Austrocknen zu schützen. Eine Unterhöhlung des Wurzelbereiches ist zu vermeiden, um späteres Absterben und eine Gefährdung durch Umstürzen zu vermeiden. Außerdem dürfen im Wurzelbereich der Bäume keine Baumaschinen aufgestellt und Treibstoffe, Baumaterialien oder Materialien wie Vergussmasse, Öle, Farben, Chemikalien, Zementreste gelagert oder ausgeschüttet werden. Des Weiteren darf der Trauf- und Wurzelbereich der Bäume außerhalb des Baufeldes nicht befahren werden. Ist das Befahren des Trauf- und Wurzelbereichs nicht zu umgehen, muss der betreffende Bodenbereich entsprechend RAS-LP 4 vor eine Verdichtung geschützt werden. Bodenabtrag und Bodenauftrag im Wurzelbereich der Bäume außerhalb der Fahrbahntrasse sind nicht zulässig.

Pflanzenausfälle, die trotz entsprechender Vorsicht eintreten, sind unmittelbar nach Abschluss der Bautätigkeit zu ersetzen.

Bei den Bodenarbeiten sind die einschlägigen Bestimmungen des Bodenschutzes zu berücksichtigen. Der kulturfähige Oberboden im Bereich des Baufeldes ist zu beräumen, auf Mieten fachgerecht zwischen zu lagern und soweit im Umfang möglich zum Wiedereinbau als Vegetationstragschicht auf den zu begrünenden Flächen oder zum Ausgleich der Bodenbewegungen zu verwenden.

Flächen, die im Zuge der Bauarbeiten in Anspruch genommen werden müssen, werden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und anschließend wiederhergestellt.

IV.

Durch den Bau der Bahnübergangssicherung im Zuge der Straße „Am Steinkamp“ in Fredenbeck sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten. Durch das Vorhaben werden nur geringfügige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht. Es handelt sich bei dem Ersatzbau um eine punktuelle Maßnahme an einem bereits bestehenden BÜ in einer soweit vorbelasteten Landschaft. Für das Schutzgut Arten und Biotope kommt es zu keinem erheblichen Verlust, da nur Biotope geringer und geringer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe I und II) überbaut werden. Ebenfalls besteht keine erhebliche Beeinträchtigung für die Schutzgüter Wasser, Klima und Luft sowie für das Landschaftsbild. Der Neubau des Schalthauses findet an fast identischer Stelle des alten Schalthauses statt, welches komplett zurückgebaut wird. Die zusätzliche Versiegelung von Boden der Wertstufe III wird durch die Pflanzung zweier Stieleichen ausgeglichen.

Beeinträchtigungen durch die akustischen Warneinrichtungen am BÜ für die Radfahrer und Fußgänger werden als gering eingeschätzt.

Aufgrund der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen während der Bauphase sind keine erheblichen nachteiligen baubedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten.

Die Beeinträchtigung der Lufthygiene am Ort des Vorhabens während der Bautätigkeiten durch Abgas- und Staubimmissionen und die baubedingt Lärmemission sind aufgrund der verhältnismäßig geringen Ausmaße und der kurzen Bauzeit von rd. 5 Wochen von untergeordneter Bedeutung. Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten.

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten ist und die „Pflichtschwelle“ nach § 5 Abs. 2 UVPG nicht erreicht wird.

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, 25.04.2022

gez.

Bussmann