**Niedersächsische Landesbehörde**
**für Straßenbau und Verkehr**
Dezernat 41 – Planfeststellung
Az.: 4123-30224-150

**Antrag auf Planfeststellung der Stadtwerke Osnabrück AG**
**Neubau eines Verladegleises mit Verladestraße im Hafengebiet der Stadt Osnabrück**
**Prüfung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

## I. Vorhaben

Die Stadtwerke Osnabrück AG beabsichtigen den Neubau eines Verladegleises inklusive der zugehörigen Verladestraßen zwischen den Bahnübergängen Süberweg im Westen und der Elbestraße im Osten; Bereich Hafen Osnabrück.

Für das geplante Vorhaben wurde durch die Stadtwerke Osnabrück AG die Planfeststellung gem. § 18 AEG beantragt.

Die geplante Maßnahme beinhaltet im Wesentlichen den Neubau eines Gleises (Gleis 510), welches nördlich des Bestandsgleises (Gleis 501) errichtet werden soll. Dieses verläuft von Nordwest nach Südost. Die Anbindung an das Bestandsgleis erfolgt mit 2 Weichen der Bauform 54-190-1:9.

Nördlich von Gleis 501 verlaufen Entwässerungsleitungen (Schmutzwasserkanal DN 300 und Regenwasserkanal DN 1000), die nicht verlegt oder überbaut werden können. Zusätzlich muss eine Erreichbarkeit des Regenrückhaltebeckens in Bahn-km 0,850 von Westen her bestehen bleiben. Aus diesem Grund wird das Bestandsgleis 501 zwischen der Weiche 501 und Bahn-km 0,890 nach Süden verschwenkt.

Der Schmutzwasserkanal nach Osten verlaufend wird ab dem Regenrückhaltebecken nach Norden verlegt.

Zwischen dem Bestand- und Neubaugleis wird ein Rangierweg (Schotter) gebaut. Es werden auch außerhalb der befestigten Ladestraße beidseitig Rangierwege angelegt, um eine Wagenbehandlung auf gesamter Gleislänge zu ermöglichen.

In 2 Teilabschnitten werden Ladestraßen errichtet; im westlichen Gleisabschnitt zwischen Bahn-km ca. 0,520 und Bahn-km ca. 0,680 und im östlichen Bereich zwischen Bahn-km ca. 1,030 und Bahn-km ca. 1,300.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt für die westliche Ladestraße an den Süberweg und eine vorhandene Zufahrt vom Fürstenauer Weg. Die östliche Ladestraße wird an einen Stichweg der Elbestraße und die Elbestraße angebunden.

Für den Bahnübergang (BÜ) Süberweg wird eine Einschalttaste nachgerüstet.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist zuständig für die Durchführung des Verfahrens entsprechend § 12 Abs. 3 ZustVO-Verkehr und hat als unselbstständigen Teil des Zulassungsverfahrens gem. § 5 Abs. 1 UVPG die Feststellung zu treffen, ob für das geplante Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 6 bis 14a UVPG besteht oder nicht.

Die §§ 6 bis 8 UVPG sind im vorliegenden Verfahren nicht einschlägig, da es sich weder um ein Neuvorhaben handelt noch ein Störfallrisiko besteht.

§ 9 UVPG ist einschlägig, da die geplante bauliche Maßnahme an der vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlage selbige ändert. Hieraus könnte die Verpflichtung zur Durchführung einer Vorprüfung entstehen, mit dem Ziel der Feststellung, ob für das beantragte Verfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Der hier in Frage kommende § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 i.V.m. Anlage 1, lfd.-Nr. 14.7 UVPG bestimmt die grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer Vorprüfung. Sofern die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, besteht gem. § 9 Abs. 3 S. 2 die uneingeschränkte UVP-Pflicht.

Es gilt jedoch § 14a Abs. 1 UVPG zu berücksichtigen, welcher das Entfallen der UVP-Prüfung bei Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage u.a. nach der Anlage 1, lfd.-Nr. 14.7 UVPG bestimmt, sofern es sich bei der Änderung lediglich um näher definierte Einzelmaßnahmen handelt.

Das Vorhaben fällt nicht unter die Befreiungstatbestände, da aufgrund der umfassenden Änderungen keine Einzelmaßnahme mehr vorliegt.

Die in § 14a Abs. 2 vorgesehenen Ausnahmen, welche eine standortbezogene Vorprüfung zur Folge hätten, finden mangels Erfüllung der tatbestandlichen Voraussetzungen auf die beantragten Änderungsmaßnahmen keine Anwendung.

Es besteht jedoch die Verpflichtung zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 1 UVPG, da es sich bei dem Vorhaben um die sonstige Änderung eines Schienenweges bzw. einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach der Anlage 1, lfd.-Nr. 14.7 UVPG handelt, welche nicht von den Absätzen 1 und 2 des § 14a UVPG erfasst wird (vgl. § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG).

Entsprechend § 7 Abs. 1 S. 2 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.

## II. Überschlägige Prüfung

### 1. Merkmale des Vorhabens

#### 1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und der Abrissarbeiten

Das neue Gleis 510, welches nördlich des Bestandsgleises 501 errichtet werden soll, verläuft von Nordwest nach Südost und hat eine Länge von ca. 900 m.

Das Bestandsgleis 501 zwischen der Weiche 501 und Bahn-km 0,890 wird nach Süden verschwenkt, da nördlich von Gleis 501 Entwässerungsleitungen (Schmutzwasserkanal DN 300 und Regenwasserkanal DN 1000) verlaufen, die nicht verlegt oder überbaut werden können und zusätzlich die Erreichbarkeit des Regenrückhaltebeckens in Bahn-km 0,850 von Westen her bestehen bleiben muss.

Der Schmutzwasserkanal nach Ostenverlaufend wird ab dem Regenrückhaltebecken nach Norden verlegt, so dass hier genug Raum für das neue Gleis entsteht.

Der Oberbau besteht aus Weichen der Bauform 54E4-190-1:9 auf Holzschwellen sowie Schienen der Form 54E4 auf Betonschwellen B70W für den Gleisbereich. Es werden für die Weichen und das Gleis Neustoffe eingebaut. Die gewählte Schotterstärke beträgt 20 cm unter Schwellenunterkante.

Als Abstand zwischen dem Bestands- und dem Neubaugleis wurden 4,70 m gewählt, damit der Bau eines Rangierweges zwischen den Gleisen möglich ist. Der außerhalb der befestigten Ladestraße geplante Rangierweg wird beidseitig mit einer Breite von 1,30 m angelegt.

In 2 Teilabschnitten werden Ladestraßen errichtet; im westlichen Gleisabschnitt zwischen Bahn-km ca. 0,520 und Bahn-km ca. 0,680 und im östlichen Bereich zwischen Bahn-km ca. 1,030 und Bahn-km ca. 1,300.

Die Ladestraßen erhalten eine bituminöse Befestigung mit einer Querneigung zur gleisabgewandten Seite. Anfallendes Oberflächenwasser wird in einer Entwässerungsrinne gefasst und vorhandenen Entwässerungsleitungen zugeführt.
Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt für die westliche Ladestraße an den Süberweg und eine vorhandene Zufahrt vom Fürstenauer Weg. Die östliche Ladestraße wird an einen Stichweg der Elbestraße und die Elbestraße angebunden. Die Länge der Verladestraße wird ca. 800 m betragen, die Breite ca. 9 m.

Für den Bahnübergang (BÜ) Süberweg wird eine Einschalttaste nachgerüstet.

Durch die Baumaßnahmen werden stadtwerkseigene Flächen von ca. 14.500 m² Fläche beansprucht. Hiervon werden ca. 5.700 m² neu versiegelt.

## 1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Die Flächen für den Neubau befinden sich im nördlichen Stadtgebiet von Osnabrück im Stadtteil Hafen, parallel zum Zweigkanal nördlich der Brückenstraße, Bereich der derzeitigen Schüttgut- und Holzverladestelle am Gleis 501, innerhalb eines Gebietes mit gewerblicher und industrieller Nutzung. Beansprucht durch das Vorhaben werden überwiegend das bereits existierende Gleisbett mit zugehörigem Seitenraum, daran anliegende geschotterte Wege und ein Randbereich vom gepflasterten Betriebsgelände. Die verbleibenden unversiegelten Flächen weisen nutzungsbedingt eine starke anthropogene Veränderung auf.

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

Baubedingt werden zur Umsetzung der Maßnahme Arbeits- und Lagerflächen benötigt (betroffene Schutzgüter: Pflanzen, Tiere, Boden). Wirkungen sind in Form einer vorübergehenden Beeinträchtigung von Flora und Fauna möglich.

Es ergeben sich sowohl temporäre als auch dauerhafte Auswirkungen durch die Baumaßnahmen. Dies betrifft jedoch Flächen, welche aufgrund des hohen Versiegelungsgrades keine oder kaum eine ökologische Wertigkeit besitzen oder stark anthropogen geprägt sind und somit lediglich geringe Bedeutung als Lebensraum wild lebender Tier- und Pflanzenarten haben. Die Betroffenen Flächen sind von allgemeiner bis geringer Bedeutung (vgl. Anlage 4.2, lfd. Nr. 4.1 der Planunterlagen).

Eine direkte Beeinträchtigung von Nestern und Gelegen bodenbrütender Vogelarten sowie von ggf. vorhandenen Amphibien infolge von direkter Flächeninanspruchnahme bzw. durch Einsatz von Baufahrzeugen und -maschinen kann mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Im Rahmen des Baugeschehens kommt es jedoch durch den Einsatz von Baufahrzeugen und Baumaschinen zu Störungen (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), insbesondere durch Erschütterungen und Verlärmung (betroffenes Schutzgut: Tiere). Zudem kann es bei nicht sachgerechtem Betrieb der Baustelle bzw. Unfällen zur Versickerung von Betriebsstoffen (Öle, Treib- und Schmierstoffe) kommen (betroffene Schutzgüter: Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen). Für das Schutzgut Boden sind Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Bodenverdichtung infolge des Befahrens mit Baufahrzeugen und -Maschinen, Bodenbewegung zum Bau der Schiene und Verladestraße und somit Störung des Bodengefüges und des Bodenwasserhaushaltes von Bedeutung. Baubedingte Vorhabensmerkmale sind zeitlich auf die Dauer der Bauarbeiten begrenzt und haben somit einen temporären Charakter.

Durch die Baumaßnahmen entsteht ein zusätzlicher Flächenverbrauch, welcher die oberflächliche Versiegelung ändert. Entlang der Planungstrasse sind jedoch keine Böden von besonderer Bedeutung betroffen. Generell erfolgt die Kompensation der Bodenbeeinträchtigungen bei dieser geringen Wertigkeit in einem Verhältnis von 1: 0,5. Für den Bereich ohne B-Plan wird die Neuversiegelung des Bodens angesichts bestehender Beeinträchtigungen durch Wiederherrichtung der Zwischen- und Seitenrändern der Gleisstrecken kompensiert. Zusätzlich wird nach Möglichkeit eine Entsiegelung in Abschnitten mit geplanter Verschwenkung der Gleise vorgenommen.

Aufgrund der geringen Bedeutung der Böden ist dies als ausreichend anzusehen.

### 1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Nennenswerte Probleme sind hier nicht zu erwarten.

### 1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Maßnahme wird es kurzfristig zu baubedingten Lärmentwicklungen (Baumaschinen etc.) kommen. Die anlage- bzw. betriebsbedingten Geräuschemissionen entsprechen dem bereits Üblichen und bleiben im Wesentlichen unverändert.

Luftschadstoffe können durch Baumaschinen verursacht werden, gleichfalls dürfte baustellenüblicher Staub verursacht werden. Es handelt sich um eine vorübergehende Belastung von geringem Zeitraum, welche nicht über ein unvertretbares Maß gehen dürfte.

Sonstige Belastungen, auch durch den späteren Betrieb der Anlage, welche zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereits bestehen, sind nicht ersichtlich.

### 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:

#### 1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien

Sofern die geltenden Regelungen eingehalten werden nicht von Relevanz.

1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Sofern die üblichen Regelungen für Betrieb und Nutzung der Anlage beachtet werden nicht relevant.

1.6 Risiken für die menschliche Gesundheit, zum Beispiel durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Bei sachgemäßer Bauausführung ist weder mit erheblichen Emissionen zu rechnen noch mit einer Wasserkontamination durch Schadstoffe; gleiches gilt für den Betrieb der Anlage.

Erhebliche Risiken für die menschliche Gesundheit sind nicht erkennbar.

## 2. Standort des Vorhabens

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

### 2.1 und 2.2 Nutzungs- und Qualitätskriterien

Die geplante Baumaßnahme findet innerhalb eines Industrie- und Gewerbestandortes statt. Die Biotopausstattung des Gebiets ist überwiegend naturfern ausgeprägt und lässt auf eine deutlich eingeschränkte biologische Vielfalt mit einer geringen Bedeutung schließen. Das Gebiet ist für eine landschaftsgebundene Erholung nicht nutzbar.

Die beanspruchten Flächen sind bereits entsprechend verändert und versiegelt. Bei den neu hinzukommenden Flächen handelt es sich überwiegend um Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsflächen und aus Intensivgrünland sowie teils aus Gras und Staudenfluren, die einer fortschreitenden Ruderalisierung unterliegen.

Außer der starken Überprägung des Geländes am Vorhabenstandort bestehen für das Schutzgut Vorbelastungen durch Emissionen der Industrie- und Gewerbebetriebe sowie der umliegenden Verkehrswege (Lärm, visuelle Unruhe, Stäube, Abgase etc.).

Aufgrund der geringen Grundwasserneubildungsrate und dem durchschnittlichen Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung weist das Gebiet keine besondere Bedeutung für das Schutzgut Grundwasser auf. Zudem gilt der Standort als grundwasserfern. Eine Verringerung der Grundwasserneubildung durch die Größenordnung des Vorhabens ist nicht zu erwarten. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers sind daher als eher unwahrscheinlich anzusehen.

Es sind keine Flächen von besonderer Bedeutung für den Naturschutz betroffen. Eine dauerhafte Betroffenheit von Tieren durch Lebensraumverlust ist aufgrund der Lage nicht zu erwarten. Mit geschützten seltenen Pflanzenarten ist im Bereich nicht zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass es im Rahmen der Bauausführung zu keinen schwerwiegenden Eingriffen in geschützte oder artenschutzrelevante Biotope kommt. Nennenswerte Beseitigung von Gehölz- und Vegetationsbeständen ist nicht erforderlich.

2.3 Schutzkriterien

Das Plangebiet befindet sich nicht in einem Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder einem Natura 2000-Gebiet.

Das Landschaftsschutzgebiet mit dem Kennzeichen LSG OS-S 00024 „Kultur- und Landschaftspark Piesberg in der Stadt Osnabrück“ und der Naturpark „Nördlicher Teutoburger Wald, Wiehengebirge, Osnabrücker Land - TERRA.vita“ befinden sich nordöstlich des Plangebiets. Die Abgrenzung der Schutzgebiete fängt ab dem Fürstenauer Weg bzw. Süberweg an und schließt sich an den Vorhabenstandort an.

Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Piesbergstolen“ (EU-Kenzahlen 3614-333), befindet sich nordwestlich, in einer Entfernung von ca. 1 km.

Die nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG geschützten Biotope sind ca. 145 m östlich der geplanten Gleistrasse eingetragen. Es handelt sich um drei nebeneinander liegende Gewässer (Regenrückhaltebecken) am Fürstenauer Weg / Hyde Park mit Biotopnummern 526, 527, 528.

Weitere Schutzgebietskategorien wie Nationalpark, Biosphärenreservat, Trinkwassergewinnungs- oder Trinkwasserschutzgebiet und Heilquellenschutzgebiet sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmale sind nicht betroffen. Gleiches gilt für Denkmale bzw. archäologische Fundstellen.

Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung dieser Gebiete sind nicht zu erwarten.

## 3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern (1) und (2) aufgeführten Kriterien zu beurteilen.

Im Rahmen der Bauarbeiten erfolgen kurzfristige baubedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, und Boden und Wasser. Relevante Wirkungen ergeben sich aus den Lärm- und Erschütterungsemissionen der Baufahrzeuge und -maschinen, der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme für Arbeitsflächen und Zuwegungen. Im Einzelnen:

*Schutzgut Tiere*

Im Bereich des vorgesehenen Eingriffs und seiner näheren Umgebung wurden keine Arten als potentielle Brutvögel festgestellt. Auf der betreffenden Fläche wurden Vögel überwiegend nur als Gäste beobachtet. Nur wenige Arten brüten offensichtlich in den entfernteren Hecken oder der weiteren Umgebung. Die kleine Brutvogelgemeinschaft der Nachbarflächen, die das Plangebiet als Nahrungsraum nutzen könnte, besteht aus häufigen, verbreiteten und ungefährdeten Arten.

Es wurden mehrere Fledermausarten im Bereich des Stichkanals und vor allem westlich des Kanals nachgewiesen bzw. vermutet: Breitflügel-, Zwerg-, Mücken-, Rauhaut- und Wasserfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Teichfledermaus als Gast vermutlich: Braunes Langohr, Kleine und Große Bartfledermaus, Fransenfledermaus.

Für die Fledermäuse sind insbesondere die Waldflächen und Gewässer im Umfeld des geplanten Vorhabens als Lebensraum und Nahrungsgebiet von Bedeutung. Insbesondere der Waldrand paral-

lel zum Stichkanal und der Kanal selber haben eine besondere Funktion als Jagdgebiet und als Leitlinie (Flugkorridor) für Fledermäuse. Dies dürfte sich allerdings nicht oder nur sehr untergeordnet auf die östlich gelegenen Freiflächen beziehen, da hier keine Leitstrukturen vorhanden sind.

Das Vorkommen weiterer streng geschützter Tierarten aus anderen Tierartengruppen (andere Säugergruppen, Amphibien, Reptilien, Insekten, Mollusken) ist aufgrund der vorhandenen Lebensräume entlang der Trasse und des allgemeinen Verbreitungsbildes relevanter Arten auf der für den Bau der Gleisanlage und der Verladestraße vorgesehenen Fläche nahezu ausgeschlossen und wurde auch nicht festgestellt.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ergibt sich für diese Tierartengruppen nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht.

Erhebliche Auswirkungen auf die Avifauna sind daher im Ergebnis nicht zu erwarten.

*Schutzgut Pflanzen, Biotope*

Pflanzen, die unter den Schutz der FFH-Richtlinie fallen, können im Plangebiet mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Aufgrund der Lage innerhalb eines Industrie- und Gewerbestandortes ist die Biotopausstattung überwiegend naturfern ausgeprägt. Sie lässt auf eine deutlich eingeschränkte biologische Vielfalt mit einer geringen Bedeutung schließen. Eine Ausnahme stellt die Baumhecke am Betriebsgrundstück der Recyclings- / Entsorgungsfirma dar. Die Hecke ist ein vernetzendes Element im Biotopverbund und besitzt somit eine besondere Bedeutung für Biodiversität. Beeinträchtigungen der Baumhecke durch das Vorhaben werden mittels geeigneter Schutzmaßnahmen unterbunden.

*Schutzgut Boden*

Innerhalb des Plangebiets kommt der Bodentyp Mittlere Podsol-Braunerde vor. Es handelt sich um einen Boden aus Auenlehmen oder Auesanden, verbreitet vergesellschaftet mit Gleyen aus verschiedenen Talsedimenten über fluviatilen und glazifluviatilen Ablagerungen wie Sande und Tone.

Im Bereich des Vorhabens wird aufgrund der früheren Bautätigkeit am Stichkanal sowie an der Gleisanlage durch Auffüllung, Umlagerung und Verdichtung von anthropogen stark überprägten bzw. keinen natürlichen Bodenstandorte ausgegangen. Dies betrifft den gesamten Abschnitt der geplanten Gleistrasse und Verladestraße. Teilweise sind die Transportwege aus Schotter bereits vorhanden. Der südliche Abschnitt der Verladestraße wird über den vollständig versiegelten Bereich (überwiegend gepflastert) geführt. Als unversiegelt gilt der Randbereich von landwirtschaftlich genutzter Fläche im nördlichen Bereich. Dabei grenzt sie allerdings direkt an die Gleistrasse, wo anthropogene Veränderungen des Bodens zu vermuten sind. Die Lebensraumfunktion des Bodens, in Hinsicht auf Arten und Lebensgemeinschaften, lässt sich angesichts der oben beschriebenen Vorbelastung eher als gering beschreiben. Bezüglich landwirtschaftlicher Nutzung im nördlichen Teilbereich wird die Ertragsfähigkeit des Bodens als gering angesehen. Die Regelfunktion im Wasser- und Stoffhaushalt ist durch eine sehr geringe Filterwirkung für Schadstoffe und sehr hohe Wasserdurchlässigkeit als ungünstig zu bezeichnen.

Der Boden im Plangebiet ist aufgrund der Nutzungshistorie stark verändert und überformt. Er hat keine besondere Standorteigenschaft und keine landschaftsgeschichtliche Bedeutung.

Durch das Vorhaben sind vor allem die Bereiche betroffen, wo die Verkehrsanlagen wie Schienenstrecke und geschotterte Transportwege sowie ein im Vorfeld genutztes Betriebsgelände bereits bestehen. Dort sind die natürlichen Bodenfunktionen durch Schotterauflage oder Schotter-Oberbodengemisch, Versiegelung und Verdichtung nur eingeschränkt vorhanden.

Das Schutzgut Boden ist vorliegend von geringer bis allgemeiner Bedeutung.

Bezüglich des Schutzguts Fläche werden bei Durchführung des Vorhabens ca.5700 m² an Neuversiegelung anfallen. Die Inanspruchnahme betrifft wie dargelegt, anthropogen vorbelastete und zuvor genutzte Flächen. Sowohl im FNP als auch in B-Plänen ist das Gebiet als Fläche für industrielle und gewerbliche Nutzungen zur langfristigen Sicherung des Osnabrücker Hafens ausgewiesen. Gemäß Festsetzungen ist dort ein Versiegelungsgrad bis zu 80 % zulässig.

Eine besondere Schutzwürdigkeit ist demnach nicht gegeben.

*Schutzgut Wasser*

Innerhalb des Plangebiets besteht als Fließgewässer der Stichkanal, der den Osnabrücker Hafen mit dem Mittellandkanal verbindet. Als Binnenwasserstraße des Bundes dient der Kanal allgemeinem Verkehr und ist ein Gewässer der 1. Ordnung. Durch das Bauvorhaben liegt für den Stichkanal keine Betroffenheit vor. Als weitere Fließgewässer sind die für die Entwässerung des nördlichen Abschnitts der Gleistrasse parallel angelegten Entwässerungsgräben zu nennen. Der westlich verlaufende Graben ist sehr flach und eher muldenartig ausgebildet. Als Biotoptyp wurde den Gräben im Zusammenhang mit halbruderaler Vegetation die Wertstufe II (allgemeine bis geringe Bedeutung) zugeteilt.

Stillgewässer sind im UG nicht vorhanden.

Der mittlere Grundwasserhochstand und der mittlere Grundwassertiefstand liegen bei > 20 dm unter Geländeoberfläche (GOF). Der Standort ist daher als grundwasserfern zu bezeichnen. Die Grundwasserneubildung ist nach Darstellungen der hydrogeologischen Übersichtskarte von Niedersachsen mit >50 bis 300 mm im Jahr als 30-jährige Jahresmittelwerte für Zeitrahmen von 1981 bis 2010 angegeben. Überwiegend bewegen sich jedoch die ermittelten Zahlen im unteren Bereich und deuten auf eine eher geringe Grundwasserneubildungsrate hin.

Das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung (potenzieller Barrieregesteine / Flurabstände) wird als „mittel“ angegeben. D.h. die Stoffminderungsprozesse wie Abbau und Adsorption finden lediglich in beschränktem Maße statt. Mögliche stoffliche Belastung kann durch Emissionen der direkt angrenzenden Industrie- und Gewerbebetriebe, Güterzugverkehr sowie landwirtschaftliche Nutzung der östlich angrenzenden Fläche mit einhergehenden Schadstoffeinträgen in Boden und Grundwasser, bestehen.

Der Schutzgut Wasser hat im Plangebiet hinsichtlich des Natürlichkeitsgrades insgesamt eine geringe Bedeutung. Zu begründen ist die Bewertung durch eine anthropogene Überprägung des Standortes sowie durch das Vorhandensein potentiell kontaminierter Bodenbereiche.

Im Ergebnis werden erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser nicht erwartet.

**Gesamteinschätzung**

Beeinträchtigungen, die durch eine geplante Erweiterung der Gleistrasse mit Errichtung der parallelen Verladestraße im Hafengebiet verursacht werden, sind nach räumlichen und zeitlichen Aspekten in drei Kategorien zu unterscheiden:

Baubedingte Auswirkungen – sind als vorübergehende Beeinträchtigungen während der Bauphase anzusehen, z.B. Bodenbewegungen und Baustellenbetrieb, sowie Einsatz von Baufahrzeugen und LKW-Transporte. Beeinträchtigungen im Baufeld (Arbeitsraum) sind im Allgemeinen durch die Wiederherrichtung der genutzten Flächen auszugleichen.

Anlagebedingte Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahme (Gleistrasse, Rangiererwege, Transportwege) und Versiegelung (Fahrbahnen) sowie Betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen bzw. Erschütterungen und Störungen der Fauna stellen dauerhafte, langfristig wirkende Beeinträchtigungen dar.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, welche die bestehenden Belastungen deutlich übersteigen, sind nicht zu erwarten. Die Nutzungsintensität wird sich zwar geringfügig erhöhen, zusätzliche negative Auswirkungen sind jedoch mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Im Wesentlichen werden durch das Bauvorhaben nachteilige anlagebedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Boden hervorgerufen. Wobei die Beanspruchung des Bodens als erheblich und nachhaltig einzustufen ist. Für die übrigen Schutzgüter entstehen weitestgehend keine Beeinträchtigungen, allenfalls gering- bis unerheblich.

Planungsrechtlich wurde die Kompensation der festgestellten anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Erweiterung des Verladegleises mit Rangierwegen und Verladestraße bereits im Rahmen der B-Planverfahren abgehandelt.

Die Inanspruchnahme der Biotope mit geringer bzw. geringer bis allgemeiner Bedeutung und des Bodens als Lagerplätze neben dem Arbeitsraum, wird nach Beendigung der Bauarbeiten durch Rekultivierung entsprechend dem Ursprungszustand wiederhergestellt.

Zur Vermeidung der baubedingten Konflikte bezüglich einer Gefährdung der zu erhaltenden Vegetations- und Gehölzbestände sowie einer artenschutzrechtlichen Betroffenheit sind Vermeidungs- und Schutzmaßnahme einzuhalten.

Insgesamt sind die zu erwartenden Auswirkungen von geringer Intensität und Komplexität und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Für das Vorhaben wird daher festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 Abs. 1 UVPG). Diese Feststellung wird der Öffentlichkeit bekanntgegeben (§ 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG).

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

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Hannover, den 22. Juni 2022

Im Auftrage

Röder