

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

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14a für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

**Vorhaben:** Neubau einer S-Bahn-Wartungshalle in Celle Nord

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) beabsichtigt auf eigenem Gelände (Biermannstraße 33, 35, 44, 29221 Stadt Celle) die derzeitige Wartungshalle mit zwei Gleisen abzureißen und an gleicher Stelle eine größere Halle mit drei Gleisen zu bauen. Die Schienenfahrzeuge der S-Bahn Hannover sollen in der neuen Wartungshalle instandgehalten/gewartet und versorgt sowie für die Nacht untergestellt werden. Neben dem Abriss und Neubau der Halle ist auch die Anpassung der Zuführungsgleise (Gleisharfe) zur Wartungshalle sowie die Überspannung der Gleise 10, 11 und 12 von der Anschlussweiche der DB Netz AG bis vor die Halle (ca. 500 m) geplant. Auch werden das Gleis 13 bis zur Drehscheibe und das Abstellgleis 4 bis zum Verwaltungsgebäude überspannt. Die von der Maßnahme betroffenen Gleise sind bis auf eine Weiche Eigentum der OHE. Eigentümerin der Weiche ist die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON), welche ihr Einverständnis für das Vorhaben gegeben hat.

Das o.g. Vorhaben ist ein Änderungsvorhaben, da es sich lediglich um die Erweiterung bzw. Vergrößerung der bestehenden Anlage sowie der letztlichen Errichtung einer gleichartigen Anlage handelt. Zwar wird die Triebwagenhalle abgerissen und eine neue Halle errichtet, allerdings ist der Abriss die maximale Form der Änderung und durch die Änderung der Triebwagenhalle und der Gleisharfe wird der Charakter der Gesamtanlage letztlich nicht verändert. Für das Änderungsvorhaben ist gem. § 9 Abs. 3 und 4 UVPG eine allgemeine Vorprüfung gem. § 7 UVPG durchzuführen. Demnach wird eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht bei der Erweiterung einer Bahnbetriebsanlage nach Nummer 14.8.3.1 der Anlage 1 mit einer Flächeninanspruchnahme von 5 000 m<sup>2</sup> oder mehr durchgeführt. Nach der lfd. Nr. 1.2 des Prüfkatalogs zur Ermittlung der UVP-Pflicht für Eisenbahnanlagen wird die Flächeninanspruchnahme auf 1 ha (=10.000 m<sup>2</sup>) geschätzt.

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.

## 1. Merkmale des Vorhabens

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

Die derzeit bestehende Wartungshalle mit den Maßen von ca. 65 m x 17 m und zwei Gleisen wird abgerissen und an gleicher Stelle eine Halle mit den Maßen 96,85 m x 26,60 m und drei Gleisen errichtet. Die Baulänge beträgt 0,38 km und die geschätzte Flächeninanspruchnahme wird auf 1 ha geschätzt. Der Umfang der Erdarbeiten wird insgesamt auf 15.200 m<sup>3</sup> (3.700 m<sup>3</sup> Gleisbau und 11.500 m<sup>3</sup> Hallenbau) geschätzt.

Die Gleise 10, 11 und 12 liegen innerhalb der Halle. Das Gleis 10 wird eine normale Arbeitsgrube und beidseitig Dacharbeitsstände sowie eine abklappbare Oberleitung mit Abschaltung- und Erdungsautomatik. Das Gleis 11 wird analog ausgestattet, jedoch als Seitengrube. Das Gleis 12 wird ein Messgleis mit Radlastwaage sowie einer Hebeblockanlage. Das Gleis 13 wird bis zur Drehscheibe und das Abstellgleis 4 bis zum Verwaltungsgebäude überspannt. Das Gleis 22, welches aus der Drehscheibe rausführt, wird verkürzt und angepasst. Gleis 9 wird ebenfalls verkürzt und mit einem Prellbock abgeschlossen, jedoch in seiner Lage nicht verändert. Alle anzupassenden Weichen sind bereits im Stellwerk der SInON Bahnhof Celle Nord eingebunden. Durch die Lageveränderung zum Anschluss der neuen Halle sind jedoch keine Eingriffe in die Stellwerkstechnik notwendig, da die gleiche Anzahl von angeschlossenen Weichen erhalten bleibt. Der Höhenunterschied zwischen der vorhandenen Gleisinfrastruktur, an die angeschlossen werden muss, und dem Hallenboden beträgt ca. 2,50 m bis 2,80 m. Es entsteht daher zwischen den Weichen und der Halle auf einer Länge von ca. 85 m ein Gefälle von 28 ‰. Der Hallenboden liegt etwa 1,67 m niedriger als bei der heutigen Bestandshalle. Im Gleis 13 besteht ebenfalls ein Höhenunterschied zwischen der vorhandenen Drehscheibe und den vorhandenen Gleisen, an die angeschlossen werden muss. Es entsteht auf einer Länge von ca. 132 m ebenfalls ein Gefälle von 28 ‰. Aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage der Gleisharfe zu den bestehenden parallelen Gleisen, werden Stützwände beidseitig der Gleisharfe notwendig.

Die Bauzeit wird auf 12 Monate geschätzt.

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

Das Wohnhaus in der Biermannstraße 40 soll ebenfalls abgerissen werden. Die entsprechende Genehmigung sei hierfür bereits erteilt worden. Der Abriss des Wohnhauses ist nicht Bestandteil dieses Plangenehmigungsverfahrens.

Weitere für diese Prüfung relevante bestehende oder zur Zeit der Prüfung zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten sind nicht im Wirkraum des hier beantragten Vorhabens.

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

#### 1.3.1 Fläche: Umfang einer Inanspruchnahme durch Flächenentzug oder Nutzungsänderung

Die Flächeninanspruchnahme wird auf ca. 1 ha geschätzt. Die neue Wartungshalle (96,85 m x 26,60 m) wird an derselben Stelle errichtet, an der die vorherige stand. Allerdings wird die neue Wartungshalle mit der Vergrößerung ca. 32 m länger und 10 m breiter sein als die alte Halle. Alle von der Maßnahme betroffenen Flächen sind bereits Gleis- und Verkehrsanlagen.

Eine Änderung der Nutzbarkeit des Schutzgutes Fläche ist nicht zu erwarten.

### *1.3.2 Boden: Umfang einer Inanspruchnahme durch Versiegelung, Verdichtung, Bodenabtrag / -auftrag, Entwässerung, Eintrag von Schadstoffen*

Aufgrund der unter Punkt 1.1 aufgelisteten Maßnahmen, kommt es insgesamt zu einer Neuversiegelung von ca. 0,30 ha. Der Umfang der Erdarbeiten wird auf 15.200 m<sup>3</sup> (3.700 m<sup>3</sup> Gleisbau +11.500 m<sup>3</sup> Hallenbau) geschätzt. Bei Bodenaushub wird auf die Trennung in Unter- und Oberboden geachtet. Bei ordnungsgemäßer Durchführung des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Anfallendes Oberflächenwasser wird im Bereich der versiegelten Flächen gesammelt und in die Kanalisation geleitet. Die Entwässerung der Schottergleise erfolgt wie im Bestand durch Versickerung im Schotterbett. Mit einem Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu rechnen.

### *1.3.3 Wasser: Art eines Gewässerausbaus, Flächen-, Volumen- oder Qualitätsveränderung, Einleitungen, Entnahmen von Grund- oder Oberflächenwasser*

Ca. 100 m südöstlich der OHE-Anlage verläuft die Aller als Teil des Flussgebiets Weser. Da es sich bei dem Bau der Wartungshalle inkl. Anpassung der Gleisharfe um ein räumlich begrenztes Vorhaben handelt, sind bei ordnungsgemäßer Baudurchführung keine Auswirkungen auf das Gewässer und somit auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten.

### *1.3.4 Tiere: Angaben zur Inanspruchnahme von Tieren*

Temporär wird der Lebensraum von Tieren (hier vor allem der Brutvögel) im Bereich der Baumaßnahme eingeschränkt. Baulärm und Baubetrieb stellen temporäre und diskontinuierliche Störquellen dar. Die Bauzeit beträgt geschätzte 12 Monate.

Vögel:

Auf dem Gelände befinden sich wenige Bäume und Sträucher, die grds. Nistpotential haben. Dennoch wurde in einem Laubbaum ein Krähen- oder Taubennest gefunden. Es kann davon ausgegangen werden, dass andere weitverbreitete und ungefährdete Vogelarten auf dem Gelände nisten. Der Abriss der Triebwagenhalle sollte entsprechend außerhalb der Brutzeit (01. März – 30. September) stattfinden. Wenn der Abrissbeginn innerhalb der Brutzeit liegen soll, müsste eine artenschutzfachliche Baubegleitung durchgeführt werden. Der nächstgelegene Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Abstand von 122,5 m. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Ostenholzer Moor und Meißendorfer Teiche“ (VSG EU-DE 3224-401) hat einen Mindestabstand von etwa 17 km.

Fledermäuse:

Eine über einen Zeitraum von 12 Tagen durchgeführte Untersuchung mit ecoObs batcorder hat keinen Kontakt mit Fledermäusen erfassen können. Die Triebwagenhalle sowie das Gelände weisen ein geringes bis kein Quartierpotential für Fledermäuse auf. Durch den einfachen Bau der Halle herrschen nicht die bevorzugten Nischen und Spalten sowie klimatischen Bedingungen vor. Dies gilt sowohl für die Sommer- als auch die Winterzeit. Durch Aussparung der Hauptaktivitätsphase (März bis Oktober) oder Begehung unmittelbar vor Abbruch der Triebwagenhalle können Tötungen, Verletzungen und Beeinträchtigung so gut wie ausgeschlossen werden. Andere Gebäude auf dem Gelände wie der Lagerschuppen weisen vereinzelt Spuren von Fledermäusen und Hautflüglern auf, diese sind jedoch vom Abriss nicht betroffen.

Weitere Tierartengruppen sind voraussichtlich nicht betroffen.

### *1.3.5 Pflanzen: Angaben zur Inanspruchnahme von Pflanzen*

Aufgrund der bestehenden Vorbelastung der Randbereiche der Straße und des Bahnübergangs wird das Schutzgut Pflanzen nicht zusätzlich oder verstärkt eingeschränkt.

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet „Allerniederung bei Klein Hehlen und Celle“ (NSG LÜ 00372) hat einen Mindestabstand von ca. 120 m zum Vorhabengebiet. Das Landschaftsschutzgebiet „Auengrünland und Auwälder bei Boye und Klein Hehlen“ (LSG CE-S 00009) hat einen Abstand von ca. 570 m. Eine Beeinträchtigung der vorgenannten Schutzgebiete kann durch die Entfernung zum Vorhabengebiet und räumliche Begrenzung der Maßnahme ausgeschlossen werden.

### *1.3.6 biologische Vielfalt: Angaben zur Inanspruchnahme der biologischen Vielfalt*

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

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

Eine Baugrunderkundung hat nach TR LAGA (2004) ergeben, dass der Gleisschotter nach Z 1.1., die Auffüllungen >Z 2 eingestuft und der gewachsene Sand der Einbauklasse Z 0 zugeordnet wird. Ein Gutachten zum Hallenabriss ergab, dass es sich bei den Baustoffen der alten Halle zum Teil um asbesthaltige Materialien und Materialien, welche als gefährlicher Abfall klassifiziert sind, handelt. Die Wände wurden als Z 1.1/ Z 1.2 und die Betonsohle sowie die Leichtbetondielen auf dem Dach wurden >Z 2 eingeordnet. Die Abfälle werden nach den entsprechenden Vorschriften fachgerecht entsorgt.

### *1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen*

Während der Bauphase treten durch den Einsatz von Baumaschinen vorübergehend und in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen. Da die Bauarbeiten nur am Tage (Nacht- und Wochenendarbeit ist nicht geplant) stattfinden, sind keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten.

Das schalltechnische Untersuchung vom 11.01.2022 hat ergeben, dass die an den maßgeblichen Immissionsorten zu erwartenden Beurteilungspegel die Tagesimmissionsrichtwerte für Mischgebiete um mindestens 17dB(A) unterschreiten. Derzeit werden in der Halle Dieseltriebwagen gewartet, welche im Vergleich mit den zukünftigen Elektrofahrzeugen, mehr Lärmemission verursachen. Auch werden zwei Weichen weiter von der östlich angrenzenden Wohnbebauung weg verschoben.

Die Richtwerte der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm werden eingehalten.

*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*

Ein erhöhtes Unfallrisiko besteht nicht.

*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*

Ein erhöhtes Störfallrisiko ist nicht erkennbar.

### *1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, zum Beispiel durch Verunreinigung von Wasser oder Luft*

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit weiteren Risiken für die menschliche Gesundheit durch das Vorhaben zu rechnen. Im Vergleich zur Bestandssituation ist durch das Vorhaben mit keinen zusätzlichen negativen Auswirkungen zu rechnen.

## **2. Standort der Vorhaben**

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

### *2.1 bestehende Nutzung 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 Vorhabenbereich befindet sich in der Stadt Celle ca. 1 km nördlich vom Bahnhof Celle. Westlich der Halle verläuft die Strecke der DB Netz AG - Lehrte - Cuxhaven (Streckenummer 1720), mit einer durchgehenden Lärmschutzwand. Dahinter befindet sich ein Gewerbegebiet. Darüber hinaus verlaufen dort zwei Streckengleise der SInON Strecke Celle – Soltau und Celle – Wittingen. Nordöstlich der Halle liegt ein Wohngebiet und südöstlich ein weiteres Gewerbegebiet. Auf dem Gelände befinden sich neben der Triebwagenhalle auch mehrere Abstellgleise, eine Drehschleife über welche die Werkstatt erreicht werden kann und eine Dieseltankstelle für Schienenfahrzeuge.

Die Funktionen für Siedlung und Erholung sind durch die verkehrliche Lage nur in sehr geringem Maße gegeben und werden durch den Abriss und Neubau der Wartungshalle die aktuelle Situation nicht erheblich positiv oder negativ ändern.

### *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)*

#### *2.2.1 Fläche: Flächenverfügbarkeit, Nutzungsmöglichkeit*

Der Vorhabenbereich wird bereits und wird auch weiterhin durch Schienenverkehr genutzt.

#### *2.2.2 Boden: Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion, Stoffliche Belastung der Böden*

Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einen Bereich mit anthropogen überprägtem Boden von geringer Bedeutung. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

#### *2.2.3 Landschaft: Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben*

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich weist einen überwiegend intensiv gewerblich geprägten Charakter auf. Es bestehen Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur. Von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben ist nicht auszugehen.

*2.2.4 Wasser (Oberflächengewässer): Wasserbeschaffenheit: Ökologischer und chemischer Zustand, Situation von Hydraulik/Hydrologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente und Grundwasserbeschaffenheit, Grundwassermenge und Stand*

Grundwasser wurde auf dem Gelände bei 33,81 m (6,40 m unter Geländeoberfläche) gefunden. Eine dauerhafte Betroffenheit des Grundwassers ist nicht zu erwarten.

*2.2.5 Tiere*

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Lebensraumverlust ist punktuell im Bereich der Triebwagenhalle kaum zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

*2.2.6 Pflanzen:*

Auf dem Vorhabengebiet befinden sich mehr als 20 Laubbäume, welche alle nicht von der Maßnahme betroffen sind.

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Biotopverlust ist im Vorhabengebiet nicht zu erwarten.

*2.2.7 Biologische Vielfalt*

Eine Betroffenheit der Artenvielfalt durch das geplante Vorhaben ist aufgrund der gleichartigen Vorbelastungen durch die vorhandene Bebauung nicht zu erwarten.

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

*2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Mindestabstand von 122,5 m. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Ostenholzer Moor und Meißendorfer Teiche“ (VSG EU-DE 3224-401) ist etwa 17 km entfernt. Eine Betroffenheit der FFH-Gebiete, seiner Erhaltungsziele sowie den maßgeblichen Bestandteilen ist durch die räumliche Begrenzung des Vorhabens nicht zu erwarten.

*2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Naturschutzgebiete (NSG) nach § 23 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

*2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Nationalparke (NP) nach § 24 Absatz 1 BNatSchG und keine nationalen Naturmonumente nach § 24 Absatz 4 BNatSchG vorhanden.

*2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

In der weiteren Umgebung liegt das Landschaftsschutzgebiet „Auengrünland und Auwälder bei Boye und Klein Hehlen“ (LSG CE-S 00009) und hat einen Mindestabstand von ca. 570 m. Ein negativer Einfluss auf das oben genannte Gebiet ist nicht zu befürchten.

#### *2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches ist kein Naturdenkmal (ND) gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

#### *2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine geschützten Landschaftsbestandteile oder Alleen gemäß § 29 BNatSchG vorhanden.

#### *2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG.

#### *2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine geschützten Landschaftsbestandteile oder Alleen gemäß § 29 BNatSchG vorhanden.

#### *2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind*

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, für die durch Gemeinschaftsvorschriften bestimmte Umweltqualitätsnormen festgelegt und bereits überschritten sind, vorhanden.

#### *2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes*

Es sind keine Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte betroffen.

#### *2.3.11 amtliche Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind*

Im Plangebiet befinden sich keine Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

### 3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen, Fazit

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

Wie unter den Punkten 1 und 2 dargestellt, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches nicht zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten, die nicht kompensiert werden können. Mit Maßnahmen wie dem Durchführungsverbot während der Brutzeit (01. März bis 30. September) oder einer artenschutzfachlichen Baubegleitung können Verletzungen und Tötungen von Vögeln und Fledermäusen soweit wie möglich verhindert werden. Durch die räumliche Begrenzung des Vorhabens, sind keine Auswirkungen auf umliegende Gewässer, Natura-2000-Gebiete, Naturschutzgebiete sowie Landschaftsschutzgebiete zu erwarten.

Durch die bereits vorhandene räumliche und verkehrliche Situation, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen - insbesondere durch Lärmemissionen - für Menschen und Tiere im Vorhabenbereich durch die Maßnahme zu rechnen. Da es sich beim Vorhabengebiet um bereits durch Schienenverkehr vorbelastetes Gebiet handelt, werden die Auswirkungen auf die Umwelt langfristig gleichbleiben.

Abschließend ist nach überschlägiger Vorprüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben zwar Umweltauswirkungen, **jedoch keine nachteiligen** zu erwarten sind.

Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen somit **nicht** durchzuführen.  
Diese Feststellung ist nach § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

im Auftrag

Präkels