



NLStBV
Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellung -

4122-31027-2-19-B210 südl. Emden

Hannover, 15.12.2022

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 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Vorhaben: Planänderung der nach dem Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 24.01.2012, Az. 3321-31027-04/09, in Ausführung befindlichen Verlegung der B 210 südlich von Emden, Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 1 + 918:

Erhöhung des Brückenbauwerks auf Bau-km 0 + 683.781 bis Bau-km 0 + 932.300 für die Unterführung der DB-Str. 2931 (Emden – Leer) als Neunfeldbauwerk (Gesamtstützweite ca. 232 m) mit resultierender Gradientenerhöhung auf der Hinführung zum Bauwerk und Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung als Folgemaßnahme

§ 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG normiert, dass auch Änderungsvorhaben Vorhaben im Sinne des UVPG nach Maßgabe der Anlage 1 sind; für diese besteht eine UVP-Pflicht, sofern für das Vorhaben der Ausgangsplanfeststellung eine UVP durchgeführt wurde (§ 9 Abs. 1 S. 1 UVPG), wenn

1. *allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 erreicht oder überschreitet oder*
2. *die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.*

Da für die Verlegung der B 210 südlich von Emden in dem mit Beschluss vom 24.01.2012, Az. 3321-31027-04/09, abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und die beantragte Änderung des Brückenbauwerks über die Bahnstrecke Emden – Leer mit den notwendigen Anpassungen die Größenwerte nach den Ziff. 14.3 -14.5 der Anlage 1 UVPG nicht erreicht, unterliegt das Änderungsvorhaben zum Bau einer sonstigen Bundesstraße (Nr. 14.6 Anlage 1 UVPG) folglich der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 2, Abs. 4 i.V.m. § 7 UVPG.

Die Vorprüfung bei Änderungsvorhaben, für die im Ausgangsverfahren bereits eine UVP durchgeführt wurde, ist also darauf zu konzentrieren, ob die beantragten Änderungen *zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen können.*

Hierbei ist zu berücksichtigen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des geänderten Vorhabens, des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers i.S.d. Anlage 3 UVPG offensichtlich ausgeschlossen werden.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens

Das Planfeststellungsverfahren mit dem am 24.01.2012 festgestellten Beschluss umfasste die geplante Verlegung der Bundesstraße 210 südlich von Emden zwischen dem Autobahnanschluss A 31 und der Landesstraße 2 („Petkumer Straße“). Der zu verlegende Abschnitt befindet sich in der Gemarkung Borßum, Wolthusen, Uphusen und Emden der kreisfreien Stadt Emden. Ziel der Maßnahme mit dem Bau der B 210 Ortsumgehung Emden war es, eine verkehrliche Entlastung der südlichen Stadtteile Emdens sowie die Schaffung eines leistungsfähigen Zubringers zum niedersächsischen Seehafen Emden zu schaffen.

Das Bauwerk kreuzt die DB-Strecke im Bereich der elektrischen Bahnhofsgrenze. Die Ursprungsplanung sieht die Querung der DB-Hauptverbindungsstrecke „Emden – Leer“ durch Ausbildung einer Brücke als Dreifeldbauwerk vor. Das Bauwerk befindet sich im Kreuzungsbereich des Leitungsfeldes der 110-kV-Bahnstromleitung (BL 543) für die Stromversorgung des elektrifizierten Schienenverkehrs zwischen Leer und Emden. Die Querung der Bahnlinie mit dem Brückenbauwerk erfordert sowohl den Umbau der 110-kV-Bahnstromleitung als auch der 15-kV-Ober-/Fahrleitung, die sich bei der zweigleisig elektrifizierten Gleisstrecke unterhalb der Bahnstromleitung befindet. Die bestehenden Betonmasten Nr. 347-12 und Mast-Nr. 347-12n werden im Zuge der Ausgangsplanung durch zwei neue Stahlgittermasten Mast-Nr. 347-12n und Mast-Nr. 347-14n mit einer Trassenhöhe von 20,00 m über Erdoberkante ersetzt.

Anlass des aktuellen Planänderungsverfahrens sind Änderungen in der Bauwerksplanung aufgrund erhöhter Anforderungen an die Bahnunterführung, die sich erst im Rahmen der Ausführungsplanung ergeben haben.

Im Zuge der weiteren Plankonkretisierung der Ursprungsplanung folgten aus den betrieblichen Vorgaben der DB, dass Eingriffe in die Anlagen der DB notwendig würden, die sich um ein Vielfaches aufwendiger darstellten.

Im Zuge dessen wurde die Erhöhung der Gradienten der B 210 auf die lichte Höhe von 8,10 m als sinnvollste Variante angesehen. Um aufwendige Eingriffe in die bestehende Oberleitung und die Stellwerkstechnik zu vermeiden, sieht die neue Variante eine Anhebung der Gradienten vor. Sie ist im Bereich der DB-Strecke um 2,78 m zu erhöhen, damit die lichte Höhe im Bereich der DB-Strecke auf 8,10 m vergrößert werden kann. Im Bauwerksbereich sind dadurch zusätzlich 4 Masten für die 110-kV-Bahnstromleitung (inkl. Kabelumlegung) zu errichten. Die 110-kV-Bahnstromleitung kreuzt die B 210 mit einem Abstand des Leiterseils und der Fahrbahnoberkante von 9,77 m (Mindestabstand laut DIN EN 50341: 7,00 m). Die 15-kV-Ober-/Fahrleitung kann mit den Bestandsmasten bei entsprechender Erhöhung des Brückenbauwerks im Wesentlichen unverändert unterführt werden. In der geänderten Planung ist die Ausbildung der Brücke als Neunfeldbauwerk vorgesehen. Als Querschnitt des Spannbetonbauwerks wurde ein einsteigeriger Plattenbalken gewählt, der im Bereich der Unterführung der im

Baufeld vorhandenen Gasleitung (DN 1000) semi-integral ausgeführt wird. Die Hauptabmessung des bei Bau-km 0 + 740 zu errichtenden Neunfeldbauwerks/Brückenbauwerks sind wie folgt angegeben:

Stützweite Hauptfeld: Baulänge 232 m

Lichte Höhe: 8,10 m

Kreuzungswinkel: 73 gon

Breite zwischen den Geländern: 11,60 m

Brückenklasse:

Lastmodell gem. DIN -Fachbericht 101

Hauptabmessung des Dreipunktbauwerks der Ausgangsplanung:

Stützweite Hauptfeld: 20,00 m

Geforderte lichte Höhe: 11,80 m

Lichte Höhe: 5,70 m

Kreuzungswinkel: 73 gon

Breite zwischen den Geländern: 11,60 m

Brückenklasse:

Lastmodell gem. DIN – Fachbericht 101

Insgesamt wird eine Fläche von ca. 3850 m² bzw. 0,385 ha benötigt. Dabei werden der Bau von 8 Brückenpfeilern ca. 500 m² / 0,05 ha, die Anlage „oberirdisch“ in Sicht ca. 100 m², die Anlage „unterirdisch“ nicht in Sicht ca. 350 m² / 0,035 ha und das Brückenbauwerk ca. 2,900 m² / 0,29 ha benötigen. Die zusätzliche Errichtung der 4 Stahlgittermasten außerhalb des Gleiskörpers beansprucht sehr kleinräumige Flächen, dessen Auswahl und Dimensionierung in der Ausführungsplanung auf Grundlage der Baugrunduntersuchungen festgelegt werden. Der Umfang der Erdarbeiten wird auf ca. 1.500 m³ geschätzt. Ein Ingenieurbauwerk wird dabei errichtet (Neunfeldbauwerk) und die geschätzte Länge der Bauzeit beträgt 15 – 20 Monate.

Die geplante Änderungsplanung beinhaltet:

- Die Errichtung des oben beschrieben geänderten Brückenbauwerks auf Bau-km 0 + 683.881 bis 0 + 932.300
- Die Errichtung von 4 zusätzlichen neuen Stahlgittermasten

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Für diese Prüfung relevante bestehende Vorhaben sind mit dem Umspannwerk Emden-Ost der TenneT Offshore GmbH im Wirkungsbereich vorhanden. Weitere für diese Prüfung relevante bestehende Vorhaben, zur Zeit der Prüfung zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten sind im Wirkraum des hier beantragten Vorhabens nicht ersichtlich.

Kumulative Wirkungen des sich mittlerweile in Betrieb befindlichen Umspannwerks Emden/Ost hinsichtlich der Beeinträchtigung der Funktionalität von Kompensationsmaßnahmen zur Verlegung der B210 wurden durch Planfeststellungsänderungs- und Ergänzungsbeschluss (NLStbV vom 03.12.2013; AZ: 3321-31027-04/13) bereits berücksichtigt. Dieser sieht neben einer artenschutz-rechtlichen Ausnahmegenehmigung auch die Umsetzung einer speziellen kompensatorischen Maßnahme (FCS-Maßnahme) vor. Durch die angestrebte Planänderung sind bzgl. kumulativer Auswirkungen keine zusätzlichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

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

1.3.1 Fläche

Für die geplante Gradientenerhöhung der Unterführung der DB-Strecke 2931 sind 8 Brückenpfeiler (Bau: ca. 500 m² / 0,05 ha), eine oberirdische sichtbare Anlage (ca. 100 m² / 0,01 ha), eine unterirdische

nicht sichtbare Anlage (ca. 350 m / 0,035 ha) und das Brückenbauwerk (ca. 2.900 m / 0,29 ha) vorgesehen. Dabei ist eine Flächeninanspruchnahme von ca. 3850 m² / 0,385 ha zu erwarten. Die baubedingte Inanspruchnahme der Grundfläche bleibt gegenüber der Ursprungsplanung unverändert. Eine Neuversiegelung bei der Erhöhung der Gradienten der Überführung ist gegenüber der Ursprungsplanung ebenfalls nicht vorgesehen. Die Baumaßnahme für die Verlegung der 110-kV-Bahnstromleitung erfolgt außerhalb des Bahnkörpers. Dort werden zur Errichtung vier zusätzlicher Stahlgittermasten lediglich sehr kleinräumige Gründungen und Flächenversiegelungen eines anthropogenen Auftragsbodens vorgesehen. Die damit verbundenen zusätzlichen Auswirkungen sind als unerheblich zu erachten. Bei der gesamten Baumaßnahme liegt der geschätzte Umfang der Erdarbeiten bei ca. 1.500 m³. Ein kurzfristiger und kleinräumiger zusätzlicher Bedarf der Oberfläche dient außerdem der Eingrünung und der landschaftsgerechten Neugestaltung und ist daher zu vernachlässigen.

1.3.2 Boden

Aufgrund der unter Punkt 1.1 aufgelisteten Maßnahmen, kommt es insgesamt zu keiner temporären zusätzlichen Flächeninanspruchnahme/Beeinträchtigung im Bereich der Arbeitsstreifen und zu keiner Neuversiegelung durch die Gradientenerhöhung. Durch die Verlegung der 110-kV-Bahnstromleitung wird eine zusätzliche kleinräumige Gründung und Neuversiegelung vorgesehen. Die Verrieselung von Oberflächenwasser ist weiterhin durch die geplanten Abflüsse im Bauwerk gegeben. Der Umfang der Erdarbeiten wird auf ca. 1.500 m³ geschätzt.

Die zusätzliche Eintragung von Schadstoffen kann ausgeschlossen werden. Mit der Fortschreibung der Verkehrsprognose (Unterlage 15) ist nicht davon auszugehen, dass eine zusätzliche betriebsbedingte Belastung für das Schutzgut Boden erwartbar ist.

1.3.3 Wasser

Laut der Ursprungsplanung kommt es innerhalb des Baufelds durch Maschinen- und Fahrzeugeinsatz zu Verdichtungen sowie temporären (Teil-)Versiegelungen, einhergehend mit Veränderungen der Grundwasserneubildungsrate. Durch Tropfverluste baubedingt denkbare Einträge von Schadstoffen in den Grundwasserkörper oder in den beidseitig des Bahndammes verlaufenden Entwässerungsgräben sind durch Wartung und Reinigung der eingesetzten technischen Geräte und Baumaschinen sowie Auffang- und Sperrvorrichtungen vermeidbar. Beim Bau der Brückenfundamente (Änderungsplanung nun 8 Brückenpfeiler) und der zusätzlichen Stahlgittermasten erfolgt bedarfsweise eine lokale Grundwasserabsenkung mit offener Wasserhaltung. Gegenüber der Ursprungsplanung ist durch eine kleine zusätzliche Inanspruchnahme von Grundfläche nicht mit einer Erhöhung von Oberflächenabflüssen sowie dem Verlust von Grundwasserneubildung und Filterwirkung gegenüber der Ursprungsplanung zu rechnen.

Die anlagenbedingten und betriebsbedingten Auswirkungen erfahren keine Veränderung gegenüber der Ursprungsplanung.

Im Rahmen der Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung erfolgt eine kleinräumige Flächenverdichtung-/ versiegelung. Eine dauerhafte Minderung der Grundwasserneubildung ist dadurch nicht zu erwarten. Eine direkte Betroffenheit von Oberflächengewässern ist nicht gegeben. Soweit geringe Risiken durch baubedingte Wirkungen in Form von Schadstoffeinträgen in den Bahnseitengraben bestehen, sind entsprechende Auswirkungen auch hier vermeidbar (s.o.).

1.3.4 Tiere

Die betriebsbedingten Auswirkungen (nachteilige und erhebliche Beeinträchtigung durch den Verlust von Biotoptypen unterschiedlicher Wertigkeit, verlärmter und frequentierter Baustellenbereich und Zerstörung und Verdrängung von Brut- und Fortpflanzungsstätten) bleiben unverändert zur Ursprungsplanung bestehen und stellen damit keine zusätzliche Auswirkung dar.

Ebenfalls ist auch keine zusätzliche baubedingte Auswirkung ersichtlich.

Die baubedingte Auswirkung beim bautechnischen Vorgehen sowie der Inanspruchnahme von Grundfläche bleibt gegenüber der Ursprungsplanung unverändert und wurden unter 1.1.3.2.1 (Naturschutzfachliche Auflagen) schon im Planfeststellungsbeschluss vom 24.01.2012 abgehandelt.

Durch die geringfügige Erhöhung des Brückenbauwerks erweitert sich auch der visuelle Wirkraum des Vorhabens entsprechend. Diese Veränderung erfolgt jedoch nur kleinflächig und ist auch nur kleinräumig wirksam, so dass eine erhebliche Störwirkung auf die Standortfauna nicht zu besorgen ist. Zudem ist hinsichtlich der weitgehenden eingegrünten baulichen Anlage auf Seiten der visuell empfindlichen Fauna von Gewöhnungseffekten auszugehen.

In der Ursprungsplanung wurden im Untersuchungsraum von den besonders geschützten Amphibienarten der Teichmolch (*Triturus vulgaris*), der Grasfrosch (*Rana temporaria*) und der Seefrosch (*Rana ridibunda*) festgestellt. Aufgrund der Habitatstrukturen und den Hinweisen von Anliegern ist zudem das Vorkommen der Erdkröte (*Bufo bufo*) anzunehmen. Konkrete Hinweise auf Vorkommen der o. g. Amphibienarten im hier zu betrachtenden Teiluntersuchungsraum des geplanten Brückenbauwerks liegen jedoch nicht vor bzw. sind entsprechende Vorkommen im Bestands- und Konfliktplan (BULTMANN & SCHLICHTING 2009) nicht vermerkt. Da vorhabenbedingt keine Laichgewässer, sondern allenfalls suboptimal geeignete Gräben betroffen sind, können populationsrelevante Beeinträchtigungen oder relevante Zerstörungen von Lebensstätten ausgeschlossen werden. Eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung für diese Artengruppe wurde daher nicht durchgeführt.

Mit der Erhöhung des Brückenbauwerks und der Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung ergeben sich soweit keine zusätzlichen Beeinträchtigungen.

Nach Datenlage ist davon auszugehen, dass der Gehölzbestand im Bereich des Bahndammes zumindest als Leitstruktur für Fledermäuse fungiert. Ein repräsentativer Bereich unweit des Plangebietes am Fehntjer Tief gelegen beheimatet den großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), die Rauhaufledermaus (*Pipistrellus nathusii*), die Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) sowie *Myotis spec.* vermutl. Wasserfledermaus.

Das Vorkommen von Quartieren im Eingriffsbereich kann aufgrund der Altersstruktur des dort vorhandenen Gehölzbestandes allerdings ausgeschlossen werden. Eine Geländebegehung am 01.09.2021 ergab keine Hinweise auf Strukturen, die als Sommer-, Winter- oder Balzquartier geeignet wären. Insofern sind auch vorhabenbedingte Schädigungen von Individuen oder Fortpflanzungsstätten bei Gehölzentfernung nicht zu erwarten. Baubedingte Störungen sind ebenfalls als unerheblich zu bewerten, da Arbeiten i. d. R. außerhalb der Aktivitätszeiträume von Fledermäusen stattfinden.

Durch das geplante Brückenbauwerk wird die Leitfunktion der Bahndammgehölze zwar örtlich kleinräumig unterbrochen, die Brückenöffnung kann aber durchflogen werden, so dass eine direkte Verbindung

zwischen den vorhandenen Leitstrukturen weiterhin besteht. Mit der zur Eingriffsminimierung bzw. Eingriffskompensation vorgesehenen Bepflanzung des Straßendamms entstehen zudem großflächig neue Leitstrukturelemente, die durch Fledermäuse nutzbar sind. Des Weiteren birgt das neu entstehende Brückenbauwerk selbst ein hohes Quartierpotenzial, da es in vorhandenen Spalten sichere Hangplätze mit stabilen Temperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit aufweist. Im Zuge der angestrebten Planänderung sind signifikante artenschutzrechtliche Konflikte für die Artengruppe der Fledermäuse daher nicht zu erwarten.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht ergibt sich bei Planänderung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss keine grundsätzlich abweichende Einschätzung.

Die Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung erfolgt nur im Bereich des bestehenden Bahndammes bzw. dessen vorbelasteten Seitenräumen. Es kann eine zusätzliche direkte Betroffenheit wertvollerer Vegetationsbestände ausgeschlossen werden. Der Landschaftspflegerische Begleitplan (BORN & ERMEL 2009) zeigt hier keine entsprechenden Vorkommen auf.

Eine indirekte Betroffenheit eines wertvollen Biotoptyps ist jedoch dahingehend möglich, als sich gemäß Bestandsplan im Nahbereich des unmittelbar westlich der Straßenbau-trasse vorgesehenen Stahlgittermastes ein nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschütztes Schilf-Landröhricht befindet. Bei Wahrung der zu berücksichtigenden Vermeidungsmaßnahmen sowie unter Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung können aber auch für diesen Bereich erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen werden.

Für die Tierwelt ist der von Baumaßnahmen betroffene Bereich nach (BORN & ERMEL (2009) ebenfalls ohne besondere Bedeutung, so dass erhebliche bau- und anlagebedingte Auswirkungen auch diesbezüglich zu verneinen sind. Eine Ausnahme stellen dabei die Artengruppen der Vogel- und Fledermausfauna dar, für die es beim Überfliegen der Bahnstromleitung unter Umständen zu Drahtflugopfern kommen kann.

Hierzu ist anzumerken, dass das Plangebiet auf der Grundlage von Bestandsdaten des NLWKN bzw. der staatlichen Vogelschutz-warte Niedersachsen gemäß Umweltkartenserver Niedersachsen (Zugriff 05/2022) weder als Gastvogellebensraum noch als Zugvogelkorridor von Bedeutung ist. Dies wurde auch bereits bei den naturschutzfachlichen Untersuchungen zur Erfassung des Ist-Zustandes vor Baubeginn so eingeschätzt, weshalb seinerzeit eine Kartierung und Bewertung potenziell vorkommender Gast- und Zugvögel nicht erfolgte (s. BORN & ERMEL 2009).

Einschränkend ist allerdings zu erwähnen, dass sich ca. 100 m nördlich bzw. nordöstlich der Bahnlinie die Außengrenze des bedeutsamen Gastvogellebensraumes „Überschlickungsgebiet Riepe“ erstreckt. Aktivitäten oder Flugbewegungen der in diesem Gebiet schwerpunktmäßig vorkommenden nordischen Gänse beschränken sich jedoch auf die vom NLWKN entsprechend erfassten Flächen. Eine artenschutzrechtlich möglicherweise relevante Frequentierung des hier zu betrachtenden Plangebietes erfolgt nicht, so dass nennenswerte Auswirkungen nicht zu besorgen sind.

Grundsätzlich ist zu vermerken, dass die Kollisionsgefahr bezogen auf einzelne Vogelarten sehr unterschiedlich ist. Flugverhalten und Fluggeschwindigkeit sowie die Körpergröße der Vögel spielen dabei eine wichtige Rolle. Aber auch Landschaftsstruktur und Bedeutung eines Gebiets als Durchzugs- bzw.

Rastgebiet haben Einfluss auf das allgemeine Kollisionsrisiko. So sind die Auswirkungen an bedeutenden Leitlinien höher zu bewerten als in Bereichen mit allgemeinem Breifrontzug (BERNSHAUSEN et al. 1997).

Bei Rastvögeln besteht grundsätzlich die Gefahr, dass sie bei Störungen während der Rast zu Fluchtreaktionen neigen und unkontrolliert in die Leiterseile bzw. in das Erdseil fliegen können. Unter Zug- und Rastvögeln besonders betroffen sind nachtaktive Arten bzw. Nachtzieher sowie Arten, die sich über „Rundumblick“ orientieren (Entenvögel, Rallenvögel). Ziehende Greifvögel zählen bei Hochspannungsleitungen zu den eher seltenen Seilanflugopfern, da sie über ein gutes binokulares Sehvermögen verfügen (ebd.).

Besonders stark vom Seilanflug sind schwerfälligere Großvogelarten betroffen, aber auch auf Langstreckenzieher trifft dies zu. Im Allgemeinen ist die Gefährdung der Brut- und Rastvögel durch Seilanflug dabei geringer einzustufen als bei den Zugvögeln. Sie lernen mit der Zeit, die Leitung einzuschätzen. Gemäß Kartierdaten von BULTMANN & SCHLICHTING (2009) sowie auch eigener Bestandserfassungen im Rahmen eines ortsnah laufenden Kompensationsflächenmonitoring wurden an schwerfälligeren Vogelarten aber bis auf den hinsichtlich seines Kollisionsrisikos nach BERNOTAT & DIERSCHKE (2016) nicht als planungsrelevant einzustufenden Mäusebussard lediglich sporadische Vorkommen von Jagdfasan, Stockente und Graugans als Einzelnachweise im näheren Umfeld der geplanten Baumaßnahmen registriert.

An Brutvogelarten wurden von Born & ERMEL (2009) im Gehölzbestand des Bahndammes Zilpzalp, Klappergrasmücke, Zaunkönig, Fitis, Ansel, Dorngrasmücke, Mönchsgrasmücke und Sumpfrohrsänger nachgewiesen. Dieses Arteninventar ist auch bei mittlerweile seit mehreren Jahren laufenden Baubetrieb noch weitgehend identisch vorhanden, wie das jährliche Monitoring der CEF-Kompensationsfläche im sog. Maßnahmenkomplex 7A/ ECEF aufzeigt (H & M 2017 – 2021). Gemäß BERNOTAT & DIERSCHKE (2016) kann ein Tötungsrisiko durch Stromschlag für das o. g. Artenspektrum praktisch ausgeschlossen werden. Dies gilt i. A. für viele kleine Singvogelarten sowie für Arten, die Leitungen oder Masten nie als Ansitz nutzen.

Der einstmals im Bereich zwischen Ems-Seitenkanal, Verbindungskanal, Bahndamm und Hochspannungsleitungen vorhandene und sich teilweise auch nördlich des Bahndamms fortsetzende Brut- und Schwerpunkt gefährdeter Wiesenvogelarten wie Kiebitz, Rotschenkel und Uferschnepfe (BORN & ERMEL 2009) ist bedingt durch Bautätigkeit und bauliche Anlagen gemäß aktueller Monitoringergebnisse (s. o.) nicht mehr vorhanden. Insofern findet sich im näheren Umfeld der Bahnstromleitung bzw. im konflikträchtigen Bereich auch kein sensibler Wiesenvogelbestand, für den ein potenzieller Seilanflug von artenschutzrechtlicher Bedeutung wäre. Nahrungsflüge können in diesem Zusammenhang als vernachlässigbar angesehen werden, da, ähnlich wie bei der Gastvogelfauna, südlich der Bahntrasse lediglich noch ein sporadisches Aufsuchen der dortigen Grünlandflächen erfolgt (s. H & M 2017 - 2021). Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Arten der Wiesenvogelpopulation ist daher nicht erkennbar. Im Rahmen des Brutvogelmonitoring 2021 wurde allerdings südöstlich im Nahbereich (ca. 40 m) des geplanten Brückenbauwerks im Gehölzbestand des Bahnseitenraumes der Brutnachweis für einen Mäusebussard erbracht. Da die Brut hier trotz bereits bestehender Vorbelastung und laufender Bautätigkeit erfolgte, lässt sich hinsichtlich der angestrebten Planänderungen diesbezüglich aber auch für diese Art kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko ableiten.

Grundsätzlich und ausschlaggebend kann aber auch davon ausgegangen werden, dass sich das anlage- / betriebsbedingte Tötungsrisiko durch Seilanflug für die Vogelfauna nicht signifikant erhöht, da sich die Beseilung und das Profil durch die geänderte Planung im Vergleich zu der im Bestand vorhandenen Bahnstromleitung nicht wesentlich ändern werden. Es handelt sich um eine Leitungsanpassung innerhalb eines insgesamt durch Gleisanlagen und Leitungsbau (UW Emden) vorbelasteten Raum.

Des Weiteren handelt es sich beim Plangebiet um einen Bereich, der aufgrund seines Arteninventars und seiner avifaunistischen Wertigkeit gemäß BERNSHAUSEN (2018) nicht zu den für Freileitungen äußerst / maßgebend unverträglichen Gebieten / Funktionsräumen zu zählen ist bzw. in dem zur Konfliktminimierung / Mortalitätsminimierung keine speziellen Maßnahmen erforderlich sind.

Auch hinsichtlich etwaiger kumulativer Auswirkungen im Zusammenhang mit der Gradienten Erhöhung des Brückenbauwerks können nennenswerte Auswirkungen für Vögel ausgeschlossen werden. Im Gegenteil können Auswirkungen durch die größere lichte Höhe des Brückenbauwerks zum Teil auch minimiert werden, sei es dass die Barrierewirkung des Straßendammkörpers und seine Bepflanzung zum Überfliegen in einer Höhe oberhalb der Leiterseile führt, sei es, dass für einzelne Arten ein Durchfliegen erleichtert werden kann.

Im Übrigen ist auf die Bestimmungen des § 41 BNatSchG hinzuweisen, wonach neu zu errichtende Masten und technische Bauteile von Mittelspannungsleitungen zum Schutz von Vogelarten konstruktiv so auszuführen sind, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind.

Zusammenfassend lässt sich daher feststellen, dass der zusätzliche Bau vier weiterer Stahlgittermasten und die damit verbundene Erhöhung der Bahnstromleitung nicht zu zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf die Vogelfauna führt.

Das Kollisionsrisiko von Fledermäusen mit Masten und Seilen ist ebenfalls als unerheblich anzusehen, da die Tiere über ihr hochentwickeltes Echoortungssystem in der Lage sind, unbewegliche Hindernisse von dieser Stärke problemlos zu identifizieren und ggf. diesen auszuweichen.

1.3.5 Pflanzen

Durch die Erhöhung der Gradienten und die Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung erweitert sich der visuelle Wirkraum des Vorhabens entsprechend. Die Veränderungen für Pflanzen erfolgen kleinflächig und sind auch nur kleinräumig wirksam, sodass eine erhebliche zusätzliche Störwirkung auf die Standortfauna nicht zu besorgen ist. Zudem ist hinsichtlich der weitgehenden eingegrünter baulichen Anlage auf Seiten der visuell empfindlichen Fauna mittelfristig von Gewöhnungseffekten auszugehen.

1.3.6 biologische Vielfalt

Bei der Änderungsplanung sind keine zusätzlichen Veränderungen in dieser Hinsicht erwartbar.

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

Im Rahmen der Planänderung fallen keine aktuell ersichtlichen zusätzlichen Abfallmaterialien an, die einer entsprechenden Entsorgung zugeführt werden müssten. Zusätzliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen daher durch diese Maßnahme nicht. Baubedingt ist von keinen gefährlichen Abfällen auszugehen.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang weiterhin Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Da die Bauarbeiten nur am Tage stattfinden, sind keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten. Aufgrund der vorhandenen Abstände des Baufeldes zu den Wohnbereichen werden diese Beeinträchtigungen weiterhin als nicht erheblich eingestuft. Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten. Darüber hinaus ist weiterhin nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Nach den Bauarbeiten sind keine zusätzlichen Verkehrsaufkommen gegenüber der Ursprungsplanung zu erwarten (vgl. Unterlage 15). Auch hinsichtlich der Staub- und Schadstoffimmissionen ist keine zusätzliche Beeinträchtigung zu erwarten.

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 ist im Baufeld nicht zu erwarten.

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 auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme 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)

Das geplante Vorhaben befindet sich weiterhin auf dem Plangebiet des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.12.2012. Zusätzliche Flächen werden nur kleinräumig zur Errichtung der vier zusätzlichen Stahlgittermasten benötigt.

Durch das geplante Vorhaben (Gradientenerhöhung der B 210, Unterführung der BD-Strecke 2931 und Gasleitung DN 1000 und Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung (Folgemaßnahme)) wird sich das Plangebiet nicht erheblich verändern. Zusätzlich zur Ausgangsplanung werden Flächen auf bahngewidmeten Flächen werden, benötigt

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 Boden

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

2.2.2 Landschaft

Anlagebedingt erfolgt gegenüber der Ursprungsplanung keine visuelle Veränderung der Brückenoptik. Auch wird die Erhöhung der Brücke um rund 2,8 m für einen durchschnittlichen Beobachter bzw. Erholungssuchenden insgesamt kaum wahrnehmbar sein, da durch die zunehmende Sichtverschattung keine bedeutsamen Landschaftselemente zusätzlich betroffen sind. Im Übrigen ist das Plangebietsumfeld für die Erholungsnutzung von untergeordneter Bedeutung. Vereinzelt kann die Brückenaufweitung zu einer Aufweitung des Sichttraumes unterhalb des Bauwerkes führen.

Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich westlich im Stadtteil Friesland in rd. 200 m Entfernung, von wo aus der freie Blick in Richtung Plangebiet durch vorhandenen Altgehölzbestand entlang der Uferlinien von Borßumer Kanal und Verbindungskanal bereits erheblich eingeschränkt bzw. abgeschirmt ist.

Innerhalb des durch die Dammlage des derzeitigen Verlaufs der B 210, den Windpark und das Umspannwerk Borssum und die dazugehörigen hochbauenden Freileitungsmasten massiv vorbelasteten Landschaftsraum wird die geplante Änderung nicht als zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung empfunden, zumal mit einer flächenhaften und blickdichten Anpflanzung im Bereich der Dammböschung eine landschaftsgerechte Neugestaltung erfolgt. Im Gegenteil ist durch die zusätzliche Sichtverschattung bei gleichzeitiger Eingrünung der Dammböschung sogar eher von einem positiven Effekt auszugehen, da die o. g. Vorbelastungen des Landschaftsraumes für Anlieger der nächstgelegenen Siedlungsräume westlich des Plangebietes dadurch weniger stark wahrnehmbar sein werden.

Die Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung ist mit keinen zusätzlichen erheblichen Auswirkungen für das Landschaftsbild verbunden. Im Bereich der sich über eine Bauwerkslänge von rd. 500 m erstreckenden Gradientenerhöhung und Bahnstromleitungsanpassung finden sich keine wertvollen Landschaftselemente, die dadurch zusätzlich betroffen wären.

Bei einer Entfernung von rd. 200 m zu nächstgelegener Wohnbebauung im westlich gelegenen Stadtteil Friesland bewirken die zusätzlichen vier Stahlgittermasten innerhalb eines stellenweise von Gehölzbestand gesäumten Bahnkörpers sowie die über das geplante Brückenbauwerk geführte Bahnstromleitung hinsichtlich ihrer visuellen Wahrnehmbarkeit keinen wesentlichen Unterschied. Dies insbesondere auch aufgrund der bereits erheblichen Vorbelastungen der Landschaft durch die vorhandene Bahnstromleitung sowie weitere Hochspannungsfreileitungen östlich des Plangebietes. Auch eine mögliche Erholungsnutzung ist nicht betroffen, da weder das Plangebiet noch sein erweitertes Umfeld diesbezüglich in nennenswerter Weise frequentiert werden.

2.2.3 Wasser

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

2.2.4 Tiere

Im Untersuchungsraum wurden von den besonders geschützten Amphibienarten der Teichmolch (*Triturus vulgaris*), der Grasfrosch (*Rana temporaria*) und der Seefrosch (*Rana ridibunda*) festgestellt. Aufgrund der Habitatstrukturen und den Hinweisen von Anliegern ist zudem das Vorkommen der Erdkröte (*Bufo bufo*) anzunehmen. Konkrete Hinweise auf Vorkommen der o. g. Amphibienarten im hier zu betrachtenden Teiluntersuchungsraum des geplanten Brückenbauwerks liegen jedoch nicht vor bzw. sind entsprechende Vorkommen im Bestands- und Konfliktplan (BULTMANN & SCHLICHTING 2009) nicht vermerkt. Da vorhabenbedingt keine Laichgewässer, sondern allenfalls suboptimal geeignete Gräben betroffen sind, können populationsrelevante Beeinträchtigungen oder relevante Zerstörungen von Lebensstätten ausgeschlossen werden. Eine vertiefende artenschutzrechtliche Prüfung für diese Artengruppe wurde daher nicht durchgeführt.

Nach Datenlage ist davon auszugehen, dass der Gehölzbestand im Bereich des Bahndammes zumindest als Leitstruktur für Fledermäuse fungiert. Ein repräsentativer Bereich unweit des Plangebietes am Fehntjer Tief gelegenen beheimatet den großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*), die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), die Rauhaufledermaus (*Pipistrellus nathusii*), die Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) sowie *Myotis spec.* vermutl. Wasserfledermaus.

Innerhalb des Plangebietes sind mangels geeigneter Habitatstrukturen Amphibienvorkommen auszuschließen. Gegenüber der Ursprungsplanung ergeben sich aus artenschutzrechtlicher Sicht keine zusätzliche grundsätzlich abweichende Einschätzung.

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

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des BNatSchG vorhanden.

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 und Naturparke nach § 27 BNatSchG erfasst

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG, keine Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG und keine Naturparke nach § 27 BNatSchG vorhanden.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Naturdenkmale 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 Biotopie nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

Eine indirekte Betroffenheit eines § 30-Biotops ist dahingehend möglich, als sich gemäß Bestandsaufnahme im Nahbereich des unmittelbar westlich der Straßenbau-trasse vorgesehenen Stahlgittermasten N3 und N4 ein Schilf-Landröhricht befindet. Bei Wahrung der zu berücksichtigenden Vermeidungsmaßnahmen sowie unter Mitwirkung einer ökologischen Baubegleitung können für diesen Bereich erhebliche nachteilige Auswirkungen, insbesondere ein Betreten ausgeschlossen werden.

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 befinden sich keine gesetzlich geschützten Wasserschutzgebiete, Heil-schutzgebiete, Risikogebiete oder Überschwemmungsgebiete.

2.3.9 Brennwald, Schutzwald nach § 12 BWaldG, Erholungswald nach § 13 BWaldG und Bodenschutzgebiet

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, die als Brennwald, Schutzwald oder Erholungswald nach §§ 12, 13 BWaldG erfasst. Ein Bodenschutzgebiet liegt ebenfalls nicht vor.

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 Vorhabengebiet 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

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

Aus den Ergebnissen zu 1. und 2. ergibt sich eine Liste möglicher nachteiliger Umweltauswirkungen. Diese sind hinsichtlich ihrer Erheblichkeit unter Beachtung der Kriterien nach Nr. 3 der Anlage 2 zum UVPG / NUVP (Merkmale der möglichen Auswirkungen) zu gewichten. Dabei geht es um die Beantwortung der Frage, ob die hier relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens aus Nr. 1 einzeln oder in ihrer Gesamtheit an einem Standort zu erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 2 UVPG führen können.

Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine Gradientenerhöhung der B 210 südlich Emden und der daraus resultierenden Anpassung der 110-kV-Bahnstromleitung der Bahnlinie Emden – Leer im Bereich des Kreuzungspunktes. Wie unter den Punkten 1 und 2 dargestellt, sind die vom Planfeststellungsbeschluss vom 21.01.2012 (Az. 3321-31027-04/09) abweichende Maßnahmen auf die nachteiligen Auswirkungen der maßgeblichen Schutzgüter des § 2 UVPG überprüft worden. Dabei sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt erkennbar. Die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Planänderungsverfahrens gegenüber der Ursprungsplanung sind weitgehend unverändert. Die sich aus der Gradientenerhöhung ergebende visuelle Veränderung des Landschaftsbildes ist insofern dabei ohne Relevanz, als dass die Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch/ menschliche Gesundheit, Tiere und Landschaft als unerheblich zu bewerten ist, da Beeinträchtigungen in dieser Hinsicht durch eine blickdichte Bepflanzung der Dammböschung vermieden bzw. minimiert werden.

Auch im Hinblick auf die Abarbeitung der Eingriffsregelung ergibt sich vorhabenbedingt kein zusätzlicher Kompensationsbedarf. Durch die bereits festgesetzten und z. T. auch bereits umgesetzten Kompensations- und Vermeidungsmaßnahmen werden die durch Planänderungen hervorgerufenen Beeinträchtigungen gleichermaßen mit abgedeckt.

Nach überschlägiger Prüfung löst das Änderungsvorhaben auch keine zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikte aus.

Ergebnis:

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

Eine UVP ist im Rahmen der geändert geplanten Baumaßnahme somit nicht erneut durchzuführen. Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

i.A.

Finke (4148)