

**Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG
für Rückbau Feldwegkreuzung, Bahn-km 40,972, Strecke Celle Nord – Wittingen
West, Gemeinde Hankensbüttel**

Aktenzeichen: 4127-30224-175

I.

Die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH hat für das o. g. Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 - Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover (Planfeststellungsbehörde), beantragt.

Die vorliegende Planung umfasst den Rückbau einer Feldwegkreuzung in Bahn-km 40,972 der Strecke Celle Nord – Wittingen West, nahe der Gemeinde Hankensbüttel. In diesem Zusammenhang wird der Bahnseitengraben im dann ehemaligen Kreuzungsbereich geöffnet. Die noch vorhandene Feldwegzufahrt ausgehend von der B 244 wird durch die Auflassung entfallen.

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). Gemäß § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG i. V. m. Ziff. 14.7 der Anlage 1 des UVPG besteht bei Schienenänderungsvorhaben, wie dem hiesigen, die UVP-Pflicht immer dann, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

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 Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen 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 beansprucht Grundstücke in der Gemeinde Hankensbüttel.

III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

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

Mit dem Vorhaben wird der Bahnübergang in Bahn-km 40,972 – Feldwegkreuzung – ersatzlos zurückgebaut. Der vorhandene Bahnseitengraben wird im ehemaligen Kreuzungsbereich geöffnet. Der Umfang der Rückbaumaßnahmen ist als sehr gering

einzuschätzen. Die Arbeiten erfolgen vom Gleis aus mit einem Zweiwegbagger. Baustelleneinrichtungsfläche wird nicht benötigt.

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

Der Rückbau des Bahnübergangs hat keine Auswirkungen auf die o. g. Schutzgüter, da die Veränderungen des Gleisbetts auf gewidmetem Bahngelände stattfinden. Es findet keine Flächenneuversiegelung statt (SG Boden). Vielmehr werden mit dem Rückbau des Bahnübergangs sogar Flächen entsiegelt. Die bisherige Oberflächenbefestigung (Schotter) wird in diesem Zusammenhang im ehemaligen Kreuzungsbereich entfernt und im angrenzenden Gleisbett verteilt. Gehölze o. ä. Aufwuchs muss nicht entfernt werden.

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

Aushub der durch die Öffnung des Bahnseitengrabens anfällt, hat die Vorhabenträgerin ordnungsgemäß zu entsorgen. Anderweitige Abfallmaterialien fallen im Rahmen der Bauarbeiten nicht an.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Umweltverschmutzungen und Belästigungen entstehen durch die geplante Baumaßnahme nicht. Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten (SG Boden). Die Bauarbeiten werden zu üblichen, werktätigen Arbeitszeiten durchgeführt. Im unmittelbaren Bereich des Vorhabens befindet sich keine für die Bauarbeiten schützenswerte Bebauung (SG Mensch).

1.5 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:

1.5.1 verwendete Stoffe und Technologien

Gefährliche Stoffe und/ oder Technologien kommen bei den geplanten Bauarbeiten nicht zum Einsatz.

1.5.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfallverordnung (StöV), insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Eine solche Anfälligkeit ist nicht gegeben.

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

Bestehen nicht.

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)

Bei den betroffenen Flächen handelt es sich bereits um anthropogen überformtes Gebiet, welches ausschließlich als Verkehrsfläche genutzt wird.

- 2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

Das betroffene Gebiet weist keine besonderen natürlichen Ressourcen auf. Die Flächen sind bereits anthropogen überformt. Es wird in keine nennenswerten Pflanzen, Tiere oder Böden eingegriffen. Durch das bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen notwendige Sichtdreieck, werden Aufwüchse betriebsbedingt regelmäßig beseitigt. Mit der Auflassung des Bahnübergangs entfällt diese Notwendigkeit.

- 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 Abs. 1 Nr. 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

Werden nicht tangiert.

- 2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Werden nicht tangiert.

- 2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Werden nicht tangiert.

- 2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 BNatSchG

Werden nicht tangiert.

- 2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG

Sind nicht betroffen.

- 2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 BNatSchG

Sind nicht betroffen.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Sind nicht betroffen.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG

Sind nicht betroffen.

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

Sind nicht betroffen.

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG)

Sind nicht betroffen.

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

Für das gegenständliche Vorhaben nicht einschlägig.

2.3.12 weitere in den §§ 23 bis 29 BNatSchG genannte Schutzgebiete (z. B. Naturparke nach § 27 BNatSchG)

Sind nicht betroffen.

3.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurde insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung getragen:

3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind

Das geplante Vorhaben findet in unmittelbarer Gleisnähe statt. Es sind keine schutzwürdigen Biotoptypen, Tiere oder Pflanzen betroffen. Bei den betroffenen Böden handelt es sich um Böden, die im Vorhabenbereich bereits durch die Gleisanlage und verdichtete Bebauung vorbelastet sind. Neue Flächen werden nicht versiegelt. Baubedingte Auswirkungen auf das SG Mensch sind nicht zu erwarten.

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Das Vorhaben hat keinen grenzüberschreitenden Charakter.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Die Schwere und Komplexität der Auswirkungen sind sehr gering zu bewerten.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Da das Vorhabengebiet weder ein für Tiere oder Pflanzen relevantes Biotop aufweist, es vielmehr nahezu vollständig anthropogen überformt ist, ist die Wahrscheinlichkeit von erheblichen negativen Auswirkungen sehr gering zu bewerten. Stattdessen wird mit dem geplanten Rückbau des alten Bahnübergangs und dem Öffnen des Bahnseitengrabens eine Entsiegelung erreicht und damit eine positive Auswirkung.

Durch die Bauarbeiten werden keine erheblichen Lärmimmissionen verursacht. Die Grenzwerte der TA-Lärm werden eingehalten.

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

Die Dauer der o. g. baubedingten Auswirkungen beschränkt sich (der geringen Größe des Vorhabens bedingt) auf einen relativ kurzen Zeitraum während der Bauphase und sind deshalb nicht erheblich. Die anlagenbedingten Auswirkungen sind zwar von Dauer, aber aufgrund des schon im Vorfeld niedrigen Schutzpotentials der vorhandenen Schutzgüter (Boden, Fläche, Pflanzen), ändert dies jedoch nichts an der Unerheblichkeit der Auswirkungen.

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

Ein Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben besteht nicht.

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Mit dem Vorhaben sind bereits sehr geringe Auswirkungen verbunden. Mit der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und einer sachgemäßen und umsichtigen Durchführung der Bauarbeiten wird das Risiko weiter vermindert. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht weiter zu vermindern, da der alte Bahnübergang im möglichen Umfang zurückgebaut und damit entsiegelt wird, wodurch eine durchgehende Saumstruktur entstehen kann.

IV.

Die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH hat mit dem Antrag geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standorts sowie zu den möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens übermittelt und schlüssig dargestellt, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen in dem betroffenen Gebiet hervorrufen kann.

Die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen sind durch ihre geringe Intensität, eine sachgerechte und umsichtige Durchführung und die relativ kurze Dauer während der Bauphase nicht erheblich.

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, 13.12.2022

gez.
Pavlista