**Feststellung des Unterbleibens einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

**für das Vorhaben der** **Stadt Wittenberge: „Abzweig der Industrie- und Hafenbahn in Wittenberge (IHBW) von DB-Strecke 6100; Verlängerung des Gleises A11 und Neubau der Gleise A12 und A13 mit Elektrifizierung“**

Bekanntgabe des Landesamtes für Bauen und Verkehr,

Planfeststellungsbehörde,

gemäß § 5 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

vom 13. September 2021

Die Stadt Wittenberge bevollmächtigte Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH stellte bei der Planfeststellungsbehörde einen „Antrag auf Prüfung der UVP-Pflicht gemäß § 7 Abs. 2 UVPG (standortbezogene Einzelfallvorprüfung)“ für das oben genannte Vorhaben. Das Plangebiet befindet sich im Landkreis Prignitz in der Stadt Wittenberge.

Gemäß § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit Nummer 14.8.1 der Anlage 1 zum UVPG ist eine standortbezogene Einzelfallvorprüfung durchgeführt worden.

Die Prüfung hat ergeben, dass durch die vorgenannten Schutzgebiete besondere örtliche Gegebenheiten vorliegen. Daher war nach § 7 Abs. 2 UVPG zu untersuchen, ob unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien, das Neuvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes betreffen.

Im Ergebnis dieser Einzelfallvorprüfung überzeugte sich die Planfeststellungsbehörde davon, dass das vorgenannte Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird und stellt fest, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben kann.

Die geplanten Baumaßmaßnahmen sind ausschließlich auf gewidmeten Eisenbahnbetriebsflächen vorgesehen. Umweltauswirkungen in dem bereits stark durch bestehende Eisenbahnanlage geprägten und damit anthropogen überformten Plangebiet sind im Wesentlichen durch zeitlich begrenzte baubedingte Wirkungen, wie Emissionen durch Baustellenverkehr und Baustellenbetrieb, zu erwarten.

Das Vorhaben hat zunächst keine erheblichen Auswirkungen auf das SPA Gebiet „Unteres Elbtal“ (DE-3036-401). Das SPA-Gebiet ist ca. 50 m vom Vorhaben entfernt,

Die Avifauna überfliegt bereits jetzt das Gewerbegebiet. Die zusätzlichen Masten der Elektrifizierung der Gleisanschlüsse liegen räumlich sehr nah an denen der bestehenden Eisenbahnverbindung Berlin – Hamburg. Sie bilden damit keine zusätzliche Barriere für Vögel.

Zudem werden Störungen während der Brutzeit durch entsprechende Bauzeitenregelungen, die im Wesentlichen den Zeitraum von März bis September von Belastungen freihalten werden, erheblich reduziert.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden vermieden oder reduziert durch den Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung, durch Ersatzquartiere und Umsiedlung (potentielle Zauneidechsenvorkommen), Baumkontrolle vor Fällung und Ersatznisthilfen (Brutvögel) und eine Bauzeitenregelung.

Während der Bauzeit wird es zu zeitlich begrenzten zusätzlichen Emissionen durch Lärm, Abgase, optische Reize, Staub und Erschütterungen kommen. Diese werden im Betrieb eingestellt oder reduziert, weil durch die Umstellung des Fahrbetriebes von Diesel auf Elektro betriebsbedingt zukünftig weniger Emissionen durch Luftschadstoffe ausgestoßen werden.

Direkt betroffen sind gesetzlich geschützten Biotope südlich der ICE-Strecke 6100 Berlin-Hamburg. Diese sind umweltfachlich als ein Feuchtbiotopkomplex zu betrachten und erstrecken sich über ca. 2 km. Da es sich um ein zusammenhängendes Gebiet handelt, werden diese Biotope als ein Biotopkomplex betrachtet, um die Schwere/Erheblichkeit der Umweltauswirkungen des Vorhabens einzuschätzen.

Die Schutzwürdigkeit des Biotopkomplexes wird hoch eingeschätzt. Die Auswirkungen des Vorhabens in ihrer Wirkungsintensität sind anlagebedingt mittel, weil das Vorhaben nur in den nordwestlichen Randbereich des Biotops eingreift, quantitativ auf 9.7 % der Biotopfläche. Die baubedingten, nur temporären Auswirkungen des Vorhabens sind hinsichtlich ihrer Wirkungsintensität gering.

Die ökologische Empfindlichkeit und die Lebensraumqualität des Biotopkomplexes nimmt zum Rand hin ab insbesondere, weil sich dort die stark genutzte ICE-Strecke anschließt.

Die Auswirkungen auf die gesetzlich geschützten Biotope im Biotopkomplex sind als nicht erheblich einzuschätzen.

Das Vorhaben hat auch keine erheblichen Auswirkungen auf das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe – Brandenburg (BR 4003; DE 3037-202), welches fast flächengleichüberdeckend mit dem LSG „Brandenburgische Elbtalaue“ (LSG 2140; DE 3037-603) ist. Durch den sehr geringen Flächenzugriff von lediglich ca. 1,03 ha in beide Schutzgebiete sind hier insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf die jeweils maßgeblichen Schutzziele zu erwarten. Denn sowohl bei dem Biosphärenreservat mit einer Gesamtgröße von ca. 343.000 ha wie auch dem LSG mit einer Größe von ca. 53.000 ha handelt es sich um sehr großflächige Schutzgebiete. Hinzu kommt, dass beide Gebiete lediglich randlich betroffen sind. Eine erhebliche Betroffenheit der Schutzziele, die sich bei beiden Schutzgebieten auf das Flusssystem der Elbe und der mit ihr in Verbindung stehenden Ökosysteme (Auwälder, flussbegleitende Grünlandbereiche, Dünengebiete etc.) beziehen ist hier daher nicht ersichtlich.

Das Vorhaben kann Auswirkungen auf das Mesoklima haben. Diese sind als nicht erheblich einzustufen, weil sich das Vorhaben in einem bereits jetzt schon eisenbahntechnisch genutzten Gebiet befindet, welches erheblich durch die ICE-Strecke Berlin-Hamburg geprägt ist. Insgesamt könnten sich die negativen Auswirkungen durch die Anlage des Vorhabens mit den positiven Auswirkungen des Vorhabens (Umstellung von Diesel- aus elektrische Traktion) reduzieren.

Das Vorhaben kann Auswirkungen auf das Mesoklima haben. Diese sind als nicht erheblich einzustufen, weil sich das Vorhaben in einem bereits jetzt schon eisenbahntechnisch genutzten Gebiet befindet, welches erheblich durch die ICE-Strecke Berlin-Hamburg geprägt ist. Insgesamt könnten sich die negativen Auswirkungen durch die Anlage des Vorhabens mit den positiven Auswirkungen des Vorhabens (Umstellung von Diesel- aus elektrische Traktion) reduzieren.

Insgesamt bleiben die Umweltauswirkungen des Vorhabens voraussichtlich deutlich unter der Schwelle der Erheblichkeit. Erhebliche nachhaltige negative Auswirkungen auf die Umwelt lassen sich ausschließen.

Diese Feststellung ist nicht selbstständig anfechtbar (§ 5 Absatz 3 UVPG). Die Begründung dieser Entscheidung und die ihr zugrundeliegenden Unterlagen können nach vorheriger telefonischer Anmeldung unter der Telefonnummer (03342) 4266-2110 während der Dienstzeiten im Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Anhörung/Planfeststellung Straßen und Eisenbahnen, Straßenausbaubeiträge, Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten, eingesehen werden.

Röding