



[B](#)



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Dezernat 41 – Planfeststellung  
Az.: 4123-30224-132

## **Elektrifizierung des Anschlussgleises und der Vorstellgruppe im Jade Weser Port Wilhelmshaven**

**Umsetzung einer Einzelmaßnahme gem. § 18 Abs. 1a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

### **Prüfung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

#### **I. Vorhaben**

Die Jade Weser Port Realisierungs GmbH & Co. KG (nachfolgend Vorhabenträgerin [VHT]), Pazifik 1 in 26388 Wilhelmshaven, plant die Elektrifizierung der vorhandenen Bahnstrecke von der Anschlussstelle der Deutschen Bahn AG bis zur Infrastrukturgrenze Jade Weser Port und Eurogate. Bis zum Jahr 2022 wird die Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Zur gleichen Zeit soll auch das Anschlussgleis an die DB-Strecke und die Vorstellgruppe des Jade Weser Ports elektrifiziert werden.

Die Gesamtlänge des zu elektrifizierenden Abschnitts beträgt ca. 20 km. Das Anschlussgleis hat eine Länge von in etwa 4 km, die verbleibenden 16 km verteilen sich auf die 16-gleisige Vorstellgruppe auf dem Areal des Jade Weser Port in 26388 Wilhelmshaven.

Für die nachträgliche Ausstattung der bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung wurde durch die VHT die Feststellung erbeten, dass die beabsichtigte Einzelmaßnahme gemäß § 18 Abs. 1a S. 1 Nr. 1 AEG von dem Erfordernis einer planungsrechtlichen Genehmigung befreit ist.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist zuständig für die Feststellung entsprechend § 12 Abs. 3 ZustVO-Verkehr vom 25.08.2014, da es sich um eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur nach § 3 Abs. 1 AEG handelt.

Voraussetzung für die Genehmigungsfreiheit ist die Feststellung, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht; dies erfolgt gem. §§ 5, 6 bis 14a UVPG.

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 UVPG zu berücksichtigen, welcher besondere Vorgaben zur Erleichterung der Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen enthält.

Die in § 14a Abs. 1 UVPG vorgesehenen Ausnahmen, welche das Entfallen der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge hätten, finden mangels Erfüllung der tatbestandlichen Voraussetzungen auf die beantragten Änderungsmaßnahmen keine Anwendung.

Gleiches gilt für den dortigen Absatz 2, welcher eine standortbezogene Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 2 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht zur Folge hätte.

Es besteht jedoch die Verpflichtung zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 1 UVPG, da es sich bei dem Vorhaben um die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung handelt, welche aufgrund ihrer Gesamtlänge von ca. 20 km nicht mehr unter den vorhergehenden Abs. 2 Nr. 1 summiert werden kann (siehe § 14a Abs. 3 Nr. 1 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.

Diese Vorprüfung wurde anhand

- der Merkmale des Vorhabens, insbesondere seiner Größe und Ausgestaltung,
- des Standorts des Vorhabens, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit und Schutzbedürftigkeit des Gebiets, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, sowie bestehender Nutzungen dieses Gebietes, etwa als Fläche für Siedlung und Erholung,
- den Schutzgütern, die von dem Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden können sowie der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, auch hinsichtlich ihrer Art und Schwere und ihres Ausmaßes

durchgeführt.

## **II. Überschlägige Prüfung**

### **1. Merkmale des Vorhabens**

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

Das vorhandene Anschlussgleis – ca. 4 km - und die Vorstellgruppe – 16 Gleise mit ca. je 1150 m - des Jade Weser Ports sollen elektrifiziert werden.

Die geplante Oberleitung wird von Fahrleitungsmasten - nach Vorbild der Deutschen Bahn - getragen. Diese werden im Gründungsrohr, vom Gleis aus in das Erdreich eingebracht. Je nach Geräteverfügbarkeit der ausführenden Firmen erfolgt dies im Eindreh- oder Vibrationsverfahren. Die Höhe der Masten mit Auslegern beträgt 9,5 m über Schienenoberkante (SOK), die Masten für Querfelder sind 13,5 m über SOK hoch. Das Erdreich wird im Rohr bis zur Einspanntiefe des Mastes verdichtet oder ausgehoben und im Anschluss eine Betonsohle hergestellt. Auf diese wird der Mast gestellt, eingesandet und im Anschluss mit einer Abdeckkappe versiegelt, damit der Quarzsand nicht ausgewaschen wird.

Auf dem Areal des JadeWeserPort werden Flächen für die Baustelleneinrichtung und Lagerung bereitgestellt. Sämtliche Arbeiten werden so weit wie möglich gleisgebunden durchgeführt.

Die notwendigen 217 Masten besitzen ca. 1 m<sup>2</sup> große Fundamente. Die temporären Baustelleneinrichtungsflächen (Schotterbauweise) nehmen eine Fläche von ca. 8.000 m<sup>2</sup> ein und werden nach der Baumaßnahme in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Insgesamt wird eine Fläche von 8.217 m<sup>2</sup> eingenommen, wovon lediglich 217 m<sup>2</sup> dauerhaft versiegelt werden.

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

Die betroffene Landschaft ist bereits massiv durch die angesiedelte Industrie geprägt. Hier sind im westlichen Bereich vor allem der JadeWeserPort mit seinem Containerterminal sowie die Logistikhallen der Firma Nordfrost GmbH & Co. KG und Imperial Logistics GmbH zu nennen. Im Norden erstreckt sich parallel zur Bahnstrecke das Flüssiggastankgelände der HES Wilhelmshaven GmbH. Eine zusätzliche bzw. verstärkende Auswirkung, welche erhebliche Nachteile mit sich bringt, ist nicht zu erwarten.

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

Die Maßnahme führt zu einem dauerhaften geringfügigen Flächenverlust, dieser ist der Errichtung der Fundamente geschuldet. Hierbei wird es zu einer Neuversiegelung des Bodens von ca. 217 m<sup>2</sup> kommen. Diese Eingriffe werden durch Entsiegelung eines ehemals asphaltierten Tennisplatzes auf 206 m<sup>2</sup> in der Nähe der Deichschäferei mit anschließender Entwicklung von mesophilem Grünland kompensiert.

Weiterhin kommt es während der Bauausführung zu einer temporären Flächeninanspruchnahme durch die Arbeitsfläche.

Die temporären Baustelleneinrichtungsflächen (Schotterbauweise) nehmen eine Fläche von ca. 8.000 m<sup>2</sup> ein und werden nach der Baumaßnahme in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Während der Baudurchführung wird keine Wasserhaltung erforderlich werden. Dauerhafte Veränderungen auf das Grundwasser ergeben sich nicht. Für die sehr jungen Aufspülungsflächen des JWP dürfte dies ohnehin von eher untergeordneter Bedeutung sein. Wasserschutzgebiete liegen nicht im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens.

Anlagebedingt tritt keine zusätzliche Beeinträchtigung ein. Aufgrund der Vorbelastung durch die Schienenwege und die angesiedelte Industrie sind keine erheblichen Veränderungen zu erwarten. Es kommt zu keiner zusätzlichen Zerschneidung bzw. qualitativen Änderung des Landschaftsbildes.

Baubedingt ist mit vorübergehenden visuellen und akustischen Emissionen zu rechnen, weiterhin dürfte es zu geringfügigen Belastungen durch Luftschadstoffe der Baufahrzeuge und zu Staubemissionen kommen. Diese geringfügigen Störungen sind vorübergehender Natur und kleinräumig auf den Baustellenbereich konzentriert.

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

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

## 1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Baumaßnahme wird es kurzfristig zu baubedingten Lärmentwicklungen (Baumaschinen ect.pp.) kommen. Luftschadstoffe können durch Baumaschinen verursacht werden, gleichfalls dürfte baustellenüblicher Staub verursacht werden. Eine baubedingte Verunreinigung durch Baufahrzeuge (z. B. Hydraulikflüssigkeit, Schmierstoffe) ist generell möglich, kann jedoch durch eine obligatorische Wartung bzw. Säuberung verhindert werden. Es handelt sich um eine vorübergehende Belastung von geringem Zeitraum und geringer Intensität, welche nicht über ein unvertretbares Maß hinausgeht.

Durch den späteren Betrieb der Anlage werden Geräuschemissionen auftreten, diese entsprechen dem bisher Üblichen und bleiben im Rahmen der Norm.

Die geltenden Grenzwerte der 26. BImSchV, welche es zu beachten gilt, dürfen auch nach Bauumsetzung nicht überschritten werden; dies wurde im Rahmen eines separaten Verfahrens geprüft und bescheinigt.

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 und nach dem Stand der Technik gearbeitet wird, ist dieser Punkt 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, ist auch dieser Punkt nicht von Relevanz.

1.7 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- 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)

Bei der Vorhabenfläche handelt es sich um künstlich aufgeschüttete Flächen. Auf den Aufschüttungsflächen im Bereich der Vorstellgruppe finden sich überwiegend schütter bewachsene Bereiche mit einer Dominanz von Ruderalarten. Die Fläche wird nicht zu Erholungszwecken genutzt; eine landwirtschaftliche Nutzung findet ebenfalls nicht statt. Es handelt sich um eine planfestgestellte Eisenbahnbetriebsanlage, welche die Fläche prägt.

Die Strecke bis zum Anschlusspunkt verläuft im Naturschutzgebiet und EU-Vogelschutzgebiet Voslapper Groden-Süd, dies wurde bei der ursprünglichen Planung berücksichtigt.

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)

Es handelt sich um eine künstliche Aufschüttungsfläche auf ehemaligem Meergrund mit einer im Bereich der Vorstellgruppe starken anthropogenen Beeinflussung durch die angrenzenden Hafen- und Logistikanlagen ohne Bedeutung für den Naturschutz. Eine zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes stellt die vorhandene Lärmschutzwand dar.

Die Elektrifizierung findet ausschließlich auf dem für die Bahnstrecke hergerichteten Gleisbett statt. Das Grundwasser ist fast vollständig versalzen und eine Trinkwassergewinnung nicht möglich.

Das betroffene Gebiet enthält Biototypen hoher Wertigkeiten, da zum Teil nährstoffarme Bedingungen vorhanden sind. Unmittelbar neben den Gleisen sind Wuchsorte von geschützten Orchideen vorhanden.

Die naturnahen Stillgewässer im Westen sind nach §30 BNatSchG geschützt. Diese Biototypen werden vom Vorhaben jedoch nicht berührt.

Im Planungsgebiet wurden 70 Vogelarten beobachtet, wovon 12 Arten planungsrelevant sind.

Zusätzliche Auswirkungen oder Beeinträchtigungen, welche über die bereits bestehende Bebauung hinaus entstehen, sind weder durch die Baumaßnahme noch den späteren Betrieb 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 geplante Vorhaben liegt teilweise innerhalb des Natura 2000-Gebietes „Voslapper Groden-Süd“, bei welchem es sich um ein Vogelschutzgebiet handelt.

Direkt angrenzend sowie im weiteren Umfeld finden sich die nachfolgenden Gebiete:

FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und EU-VSG „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (Entfernung ca. 2.650 m). EU-VSG „Voslapper Groden-Nord“ (Entfernung ca. 1.000 m), FFH-Gebiet „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“ (Entfernung min. 3.500 m).

Aufgrund des zeitlichen und räumlichen Auftretens der Wirkungen des Vorhabens und den geringen Entfernungen können erhebliche Beeinträchtigungen des EU-VSG Voslapper Groden-Süd nicht von vorn herein ausgeschlossen werden. Die auftretenden bau- und betriebsbedingten Schallimmissionen können sich weiter in das Schutzgebiet hineinerstrecken. Eine direkte Beeinträchtigung auf Individuen/Populationen, Habitatverlust oder Veränderung der Habitatqualität könnten möglich sein.

Schutzzweck (Erhaltungsziel) ist es, die Funktionen als Brut- und Rastgebiet für die dort ansässige Rohrdommel (*Botaurus stellaris*), Tüpfelsumpfhuhn (*Porzana porzana*) und Blaukehlchen (*Luscinia svecica*) (Arten nach Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG) sowie die Arten Rohrschwirl (*Locustella luscinioides*), Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*) und Wasserralle (*Rallus aquaticus*) (Arten nach Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG) zu erhalten.

Auszuschließen sind der direkte Habitatverlust, die Veränderung der Habitatqualität und die indirekte Verschmutzung der Brut-, Nahrungs- und Rasthabitate über stoffliche Emissionen.

Da das Vorhaben auf der vom zentralen Schutzgebiet abgewandten Seite der Lärmschutzwand angesiedelt ist und die Bautätigkeiten vom Gleis aus und nur auf der Bahnstrecke stattfindet, sind direkte Auswirkungen nicht zu erwarten. Temporäre Verkehrs-, Lager- oder Hilfsflächen werden auf dem Gelände des JadeWeserPorts angelegt, sodass keine Flächeninanspruchnahmen im EU-VSG oder unmittelbar benachbart notwendig sind.

Denkbar wäre die direkte Einwirkung auf Individuen und/ oder Populationen der wertbestimmenden Vogelarten, Störungen durch akustische und optische Einflüsse und das Kollisionsrisiko.

Für eine Beurteilung der potenziellen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen ist zu berücksichtigen, dass es sich um einen bereits stark vorbelasteten Standort handelt und Auswirkungen während der Bauphase temporärer Art sind.

Die während der Bauphase auftretenden höheren Lärmimmissionen führen zu keiner Beeinträchtigung der wertgebenden Arten, da sie außerhalb der Brutzeit, während derer Lärm überwiegend als problematisch anzusehen ist, durchgeführt werden.

Anlagebedingte Auswirkungen beschränken sich potenziell auf die Kollision mit den Oberleitungen. Diese dürften dem Grund nach zu bejahen sein.

Es gilt jedoch den besonderen Aufbau der Bahnoberleitungen (Masten mit Schrägstabausleger/Drehausleger) zu beachten und den Umstand, dass die Bahnstrecke nebst Leitungen nicht den Lebensraum kollisionssträchtiger Arten durchläuft, sondern am äußeren östlichen und nördlichen Rand des EU-VSG verläuft und durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand und einen fast durchgehend dahinter verlaufenden, nochmals deutlich höheren Gehölzgürtels von den Oberleitungen getrennt ist. Um das EU-VSG zu verlassen sind die Vögel gezwungen die hohen Gehölze zu überfliegen, sodass eine Kollision mit einer 6,90 m hohen Leitung sehr unwahrscheinlich ist. Flüge in das Gebiet hinein werden mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls frühzeitig an die Höhe der Gehölze angepasst. Weiterhin ist die Anbringung von anerkannten Vogelschutzmarkern vorgesehen, welche das Kollisionsrisiko nachweislich reduzieren. Dies trifft auf den überwiegenden Teil der Bahnstrecke zu, von einem erhöhten Kollisionsrisiko kann somit nicht ausgegangen werden. Anlagebedingte erhebliche Auswirkungen können somit ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen über die Auswirkungen der bestehenden Bahnstrecke hinaus sind nicht zu erwarten. Die Schallimmissionen werden sich nicht signifikant erhöhen, sodass unter der Berücksichtigung der Lärmschutzwand eine Beeinträchtigung der wertgebenden Arten durch Lärm ausgeschlossen werden kann.

Erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen sind daher nicht zu erwarten.

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

Nicht betroffen.

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

Nicht betroffen.

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

Nicht betroffen.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,

Nicht betroffen.

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

Nicht betroffen.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes,

Nicht betroffen.

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,

Nicht betroffen.

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

Nicht betroffen.

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

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,

Nicht betroffen.

### **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; dabei ist insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung zu tragen:

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

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

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

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

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

Der VHT hat geeignete Angaben zu den Merkmalen des beabsichtigten Vorhabens gemacht und schlüssig dargestellt, dass sich hieraus keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen ergeben.

Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge treten nur lokal und zeitlich eng begrenzt auf, so dass baubedingte erhebliche Auswirkungen durch Lärm und Staub nicht zu erwarten sind. Von dem geplanten Vorhaben gehen keine nennenswerten anlage- und betriebsbedingten Risiken aus.

Erhebliche Eingriffe in den Boden werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst. Eine Neuversiegelung findet lediglich in geringem Umfang statt und ist aufgrund der geringen Bedeutung des Biotops von untergeordneter Rolle.

Die baubedingten Auswirkungen durch den Einsatz von Baumaschinen oder auch Baustelleneinrichtungen sind von kurzer Dauer. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird der Ausgangszustand wiederhergestellt, so dass es zu keinen dauerhaften Beeinträchtigungen kommt.

Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Mit einer Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers ist ebenfalls nicht zu rechnen, da vorhabenbedingt keine stofflichen Einträge in das Grundwasser zu befürchten sind. Der Wasserhaushalt wird sich durch das Vorhaben weder anlagen- noch baubedingt erheblich verändern; entsprechend relevante Auswirkungen sind daher zu verneinen.

Die Landschaft ist durch die bestehende Bahnstrecke gekennzeichnet, die geplante Oberleitung hat keine negativen Effekte und Veränderungen in Bezug auf das Landschaftsbild. Durch die geplanten Maßnahmen wird es zu keinen Beeinträchtigungen kommen, welche Flora und Fauna nachhaltig und nennenswert schädigen. Es werden durch die VHT die erforderlichen Maßnahmen getroffen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien ist festzustellen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG besteht daher nicht.

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

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Hannover, den 19. Oktober 2021

Im Auftrage



Röder