



Eisenbahn-Bundesamt, Herschelstraße 3, 30159 Hannover

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (511) 3657-0
Telefax: +49 (511) 3657-4399
E-Mail: sb1-han@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 29.10.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3539280

581ppi/020-2025#006

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Erneuerung Eisenbahnüberführung „Schulenburg Landstraße“, Bahn-km 2,610 der Strecken 1700 Hannover Hbf – Hamm (Westf) Pbf und 1710 Hannover Hbf – Celle in Hannover

Bezug: Antrag vom 23.05.2025, Az. G.016125348

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das oben genannte Vorhaben wird festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) nicht besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1 und 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 14a Abs. 3 Nr. 3, Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG.

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Erneuerung der Eisenbahnüberführung „Schulenburg Landstraße“ in der Landeshauptstadt Hannover. Das Bauwerk muss aufgrund seines schlechten Erhaltungszustands erneuert werden, um die Verfügbarkeit der Eisenbahnstrecken 1700 und 1710 sicherzustellen.

Hausanschrift:
Herschelstraße 3, 30159 Hannover
Tel.-Nr. +49 (511) 3657-0
Fax-Nr. +49 (511) 3657-4399
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft eine sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dabei handelt es sich um ein verwaltungsbehördliches Verfahren, das gemäß § 4 und § 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG der Zulassungsentscheidung dient und damit taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP ist. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht), nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens, das der Zulassungsentscheidung dient.

Im vorliegenden Fall ist eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG in Verbindung mit § 14a Abs. 3 Nr. 3, Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG durchzuführen.

Bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 lit. b UVPG. Es stellt eine Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach § 14a Abs. 3 Nr. 3, Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG, die nicht von den anderen Tatbeständen des § 14a UVPG erfasst ist, dar.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Vorprüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Das Vorhaben weist eine Länge von 1.350 m, eine Breite von 277 m und eine maximale Höhe von 11 m auf. 28 Masten und Signale werden vorübergehend zurückgebaut, errichtet oder angepasst. Die maximale Erhöhung der Hochbauten beträgt 4 m. Der Flächenbedarf beläuft sich auf

55.677 m²; davon sind 48.602 m² baubedingt und 7.075 m² anlagebedingt. Es fällt Aushub im Umfang von 54.165 m³ an; nach Abzug technischer Substrate verbleiben 2.010 m³. Das Vorhaben umfasst auch den vorübergehenden Rückbau von Schotterkörper im Umfang von 2.865 m³, von versiegelter Fläche im Umfang von 5.560 m² und von sonstigen Anlagenteilen im Umfang von 7.476 m². Es werden Gebäude mit einem Volumen von 79 m³ dauerhaft zurückgebaut. Des Weiteren ist mit bauzeitlichen Bodenbewegungen im Umfang von 54.165 m³ zu rechnen. Außerdem kommt es zu einer bauzeitlichen Vegetationsbeseitigung im Umfang von 48.418 m² und zu einer dauerhaften Bodenversiegelung im Umfang von 7.075 m². Bauzeitlich werden Flächen im Umfang von 40.065 m² befestigt.

Das Gesamtvolumen der bauzeitlichen Entnahme von Grundwasser beträgt 23.283 m³ mit maximal 6 l/s. Es kommt zu einer dauerhaften Einleitung oder gesammelten Versickerung in das Grundwasser im Umfang von maximal 544 m³/a. Durch die Pfahlgründungen der Lärmschutzwände wird dauerhaft Material im Umfang von 255 m³ in das Grundwasser eingebaut. Für das bauzeitliche Einbringen einer Holzbohlenwand in das Grundwasser wird 1 m³ veranschlagt.

Die Menge der Bauabfälle nach AVV 17 beträgt schätzungsweise 118.703 t; davon sind ungefähr 97.500 t nicht-gefährliche mineralische Bauabfälle nach AVV 17 05.

Die Bautätigkeit ist mit Verbrennungs-, Lärm- und Erschütterungsemissionen verbunden; es entsteht Baulärm in schutzwürdiger Umgebung. Die Bauarbeiten gehen mit Betankungsvorgängen auf der Baustelle einher. Sprengungen sind nicht geplant. Für die Bauarbeiten sind ungefähr 840 Tage veranschlagt. Es kommt zu einer betriebsbedingten Zunahme oder Verlagerung des Verkehrslärms.

Das Vorhaben kumuliert nicht mit anderen beantragten oder bestehenden, das heißt zugelassenen oder realisierten, Vorhaben (§ 11 Abs. 1 UVPG), aber es wirkt mit dem Vorhaben der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) zur Errichtung eines Hochbahnsteigs an der Stadtbahnhaltestelle „Bahnhof Nordstadt“ hinsichtlich seiner Wirkfaktoren zusammen.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Das Gebiet, in dem das antragsgegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, liegt im Stadtbezirk Nord der Stadt Hannover im Land Niedersachsen. Im Stadtbezirk Nord grenzen die Stadtteile Nordstadt und Hainholz im Bereich der Eisenbahnüberführung „Schulenburg Landstraße“ aneinander.

Das Vorhabengebiet befindet sich in der naturräumlichen Region 6 „Weser-Aller-Flachland“ in der Großlandschaft „Hannoversche Moorgeest“. Es liegt in einer atlantisch geprägten Region sowie innerhalb der Rote-Liste-Region „Tiefland Ost“. Das Weser-Aller-Flachland ist von Urstromtälern der Aller und Weser sowie von flachwelligen Moränenlandschaften, die durch die Leine, Fuhse und Oker gegliedert sind, geprägt.

Im Bereich des Vorhabens liegen weder Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) noch Naturschutzgebiete, Nationalparke, nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen, gesetzlich geschützte Biotop, Heilquellenschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Gebiete mit signifikantem Hochwasserrisiko, Hochwasserentstehungsgebiete, Bannwald, Schutzwald, Erholungswald oder Bodenschutzgebiete. Das nächstgelegene Schutzgebiet ist das Landschaftsschutzgebiet „Leineaue zwischen Hannover und Stöckendrebber“, das hier flächengleich mit dem FFH-Gebiet „Leine, Untere Aller und Untere Oker“ ist. Die Entfernung zum südöstlichen Rand des Schutzgebietes beträgt circa 2,4 km.

Die Grundwasserkörper im Vorhabengebiet fallen unter die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Betroffen sind die Grundwasserkörper „Leine Lockergestein rechts“ und „Wietze/Fuhse Lockergestein“. Oberflächengewässer, die nach der WRRL zu betrachten wären, befinden sich im Vorhabengebiet nicht.

Das direkte Umfeld des Vorhabens ist durch die in diesem Bereich vorhandene verkehrliche Infrastruktur geprägt. Dazu gehört neben den Betriebsanlagen der Eisenbahnstrecken 1700 und 1710 die Landesstraße L 380, die hier Schulenburg Landstraße heißt. In seinem weiteren Umfeld ist das Vorhabengebiet hauptsächlich durch Siedlungsbereiche, Industrieanlagen, Gewerbegebäude und weitere Verkehrsflächen geprägt. Der Landschaftsrahmenplan der Region Hannover von 2013 beschreibt das Vorhabengebiet als Landschaftsteilraum ohne Bedeutung für das Landschaftsbild. Der nördliche und südwestliche Rand des Vorhabengebietes weisen laut dem Landschaftsrahmenplan Grünstrukturen der Siedlungsbereiche auf.

Das Vorhabengebiet wird im Landschaftsrahmenplan als Gleisfläche charakterisiert. Es liegt nördlich einer Leitbahn für den Luftaustausch zwischen Ausgleichsräumen und belasteten

Siedlungsflächen. Das Gelände ist gemäß dem Landschaftsrahmenplan und dem Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover von 2016 ohne Bedeutung für die Kaltluftlieferung und liegt auch nicht innerhalb einer klimatisch relevanten Leitbahn.

Am nordwestlichen, nordöstlichen und südöstlichen Rand des Vorhabengebietes liegen Bereiche mit einer bioklimatischen Belastung der Siedlungsräume; am südlichen Rand liegen mäßig belastete Gebiete. Nördlich angrenzend und am südlichen Rand des Vorhabengebietes befinden sich Kaltluftereinwirkbereiche innerhalb der Siedlungsfläche. Die parallel zum Vorhaben verlaufende Bahnstrecke stellt eine Vorbelastung im Hinblick auf die Luftqualität im Nahbereich der Gleise dar.

Durch die starke anthropogene Überprägung sind die Bodenfunktionen im Vorhabengebiet teilweise erheblich eingeschränkt. Vom Vorkommen natürlicher Böden kann nicht ausgegangen werden. Zudem sind im Vorhabengebiet mehrere Altlastenverdachtsflächen bekannt, und weitere Verdachtsflächen sind zu vermuten.

Das Vorhabengebiet wird durch ruderale Offenlandflächen im Bahnbereich sowie Sukzessionsgehölze dominiert, die sich teilweise aus jungen Birken, Robinien, Traubenkirschen und Weiden zusammensetzen. Die Bahnböschungsbereiche sind teilweise großflächig von Brombeergehölzen überwachsen. Streng geschützte Pflanzenarten wurden im Vorhabengebiet nicht nachgewiesen.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befindet sich ein Brückengeländer, das ein Baudenkmal darstellt.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVP-G Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVP-G, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Die folgenden wesentlichen Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVP-G sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

a) Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Betroffen ist das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, aufgrund der zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit und nach Inbetriebnahme der erneuerten Eisenbahnüberführung „Schulenburg Landstraße“, durch elektromagnetische Felder sowie aufgrund der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen durch den Stadtbahnbetrieb (Folgemaßnahme).

An einigen Wohngebäuden in der näheren Umgebung des Bauvorhabens können die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) tagsüber wie nachts nicht während der gesamten Bauzeit eingehalten werden. Darüber hinaus kann es an einzelnen Immissionsorten zu einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle kommen. Jedoch hat der Vorhabenträger ein Lärmschutzkonzept mit einer Vielzahl praktikabler Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Baulärm sowie zur Erhöhung der Akzeptanz bauzeitlicher Belästigungen entwickelt. Dazu gehören die schalltechnische Optimierung der Baustelle durch die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren, die Stilllegung der Baumaschinen zwischen den Arbeitsgängen sowie die Bereitstellung eines Ansprechpartners für die von Baulärm betroffenen Anwohner. Zudem wird der Einsatz besonders lärmintensiver Baumaschinen auf den Tagzeitraum beschränkt. Auf die Durchführung von Bauarbeiten während der Nachtzeit wird so weit wie möglich verzichtet. Soweit Beurteilungspegel von mehr als 60 dB (A) nachts oder mehr als 70 dB (A) tags zu erwarten sind, stellt der Vorhabenträger den Betroffenen Ersatzwohnraum zur Verfügung. Durch diese Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wird gewährleistet, dass eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit, auch während der lärmintensiven Bautätigkeiten ausgeschlossen werden kann.

Um erhebliche Belästigungen von Anwohnern durch baubedingte Erschütterungsimmissionen auszuschließen, hat der Vorhabenträger ein Erschütterungsschutzkonzept für Immissionsorte erstellt, an denen die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) möglicherweise überschritten werden. Das Konzept beinhaltet unter anderem Beweissicherungen, stichprobenartige Messungen, die rechtzeitige und umfangreiche Information der Anwohner über die geplanten Bauaktivitäten und die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen sowie die Anwendung erschütterungsarmer Bauverfahren.

Zum Schutz der Anwohner vor betriebsbedingten Schallimmissionen ist der Bau von vier Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von 1.680 m vorgesehen. Die Wandhöhen variieren zwischen 3,0 m und 4,0 m über Schienenoberkante. Da aber trotz dieser aktiven

Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) an einigen Gebäuden der umliegenden Bebauung überschritten werden, sind darüber hinaus passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Dieses Lärmschutzkonzept ist geeignet, die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens so weit zu vermindern, dass die betroffenen Anwohner wirksam vor betriebslärmbedingten Gesundheitsgefährdungen und einer nachhaltigen Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität geschützt werden.

Des Weiteren wurden die Erschütterungen, die gegenwärtig durch den Betrieb der Stadtbahn im Bereich der Eisenbahnüberführung „Schulenburger Landstraße“ ausgelöst werden, mit dem Stadtbahnbetrieb nach Ausführung der Planung verglichen. Danach ist eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 Prozent nicht zu erwarten. Bei Einwirkungen von Erschütterungen auf Menschen gilt eine Zunahme um bis zu 25 Prozent als subjektiv nicht wahrnehmbar, sodass erhebliche Belästigungen von Anwohnern durch Erschütterungsimmissionen aus dem Betrieb der Stadtbahn ausgeschlossen werden können.

Schließlich wurde untersucht, ob von dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch elektrische und magnetische Felder ausgehen. Für die Umsetzung des Vorhabens müssen die im Baufeld befindlichen Speisekabel der Oberleitungsanlage, die Kabel der Leit- und Sicherungstechnik sowie die Telekommunikationskabel über eine circa 300 m lange aufgeständerte Kabelhilfstrasse vorübergehend umverlegt werden. Die Kabelhilfstrasse verläuft entlang eines Wohn- und Gewerbegebiets und eines Parks mit einem Spielplatz und Sportanlagen. Zum Zwecke der Immissionsreduktion werden Rückleiterkabel in der Kabelhilfstrasse mitgeführt. Auf diese Weise werden die in der Sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (26. BImSchV) definierten Grenzwerte für elektromagnetische Immissionen deutlich unterschritten und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen insoweit vermieden.

b) Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere

Die mit der Baufeldfreimachung verbundenen Baum- und Gebüschrodungen bergen grundsätzlich die Gefahr der Tötung oder Verletzung von wenig mobilen und immobilen Entwicklungsstadien (Raupen und Eiern) sowie von Fledermäusen innerhalb von gegebenenfalls vorhandenen Quartieren. Die Auslösung dieses Verbotstatbestands (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wird durch die Kontrolle der zu fällenden Bäume auf Quartierbesatz (Maßnahme 006_VA) und eine Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aktivitätszeiten (Maßnahme 005_VA) vermieden.

Bei den im Vorhabengebiet nachgewiesenen Arten handelt es sich um wenig störepfindliche

Arten. Zudem ist das Vorhabengebiet durch seine Siedlungslage mit Lärm, Licht und menschlichen Aktivitäten vorbelastet. Bei Nacharbeiten wird durch die umweltfachliche Bauüberwachung eine zielgenaue Ausleuchtung des Eingriffsbereichs mit bevorzugt langwelligem Licht sichergestellt (Maßnahme 001_V-VA), um Störungen von jagenden Fledermäusen zu vermeiden. Eine störungsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Populationen (Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ist daher nicht zu erwarten.

Die durch das Vorhaben überwiegend bauzeitlich beanspruchten Habitatflächen stehen Schmetterlingen und Brutvögeln als Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder vollständig vegetationsfähig rekultiviert zur Verfügung (Maßnahme 003_V). Quartiere von Fledermäusen sind im Vorhabengebiet gegenwärtig nicht bekannt. Falls im Zuge der Kontrollen der zu fällenden Bäume dennoch Quartiere erfasst werden, wird deren Verlust in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde durch die Anbringung von Fledermauskästen ausgeglichen (Maßnahme 006_VA). Durch diese Maßnahmen wird die Auslösung des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers ausgeschlossen werden können.

c) Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen

Durch das Vorhaben ergeben sich Beeinträchtigungen von Pflanzenbeständen gefährdeter Arten. Die im Vorhabensbereich gelegenen Biotope sind unmittelbar durch temporäre Inanspruchnahme für Baustellenflächen und durch dauerhafte Überbauung, insbesondere für die zu erneuernde Eisenbahnüberführung und die Folgemaßnahme im Straßenraum, betroffen. Allerdings werden die bauzeitlich genutzten Flächen im Anschluss an die Bauarbeiten vegetationsfähig rekultiviert (Maßnahme 003_V) und die an den Eingriffsbereich grenzenden Gehölze vor vermeidbaren Beschädigungen geschützt (Maßnahme 002_V).

Da der biotopwertbezogene Kompensationsbedarf mangels geeigneter Flächen nicht am Ort des Eingriffs ausgeglichen werden kann, wird der (temporäre) Verlust der betroffenen Biotoptypen extern kompensiert (Maßnahme 007_E). Hierfür erwirbt der Vorhabenträger Ökopunkte aus dem Kompensationspool „Rolfsbütteler Feld“ in der Gemarkung Hillerse im Naturraum „Weser-Aller-Flachland“. Dort werden Ackerflächen in hochwertigen Sandtrockenrasen umgewandelt.

Für den Verlust von Einzelbäumen an der Straße „Am Hopfengarten“ sowie auf der angrenzenden Grün- und Spielanlage wird ein Ersatzgeld an den Fachbereich Umwelt und Stadtgrün der

Landeshauptstadt Hannover geleistet. Die Ersatzzahlung ist für die Pflanzung von 69 Bäumen im Eingriffsbereich und im übrigen Stadtgebiet vorgesehen.

Durch diese Maßnahmen können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen ausgeschlossen werden.

d) Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Die bauzeitliche Beanspruchung der Böden auf der Baustelle und den Baustelleneinrichtungsflächen kann zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen führen. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden können indes durch die Umsetzung der Maßnahme 004_V sowie des Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzeptes ausgeschlossen werden. Danach ist insbesondere vorgesehen, den Untergrund der Baustelleneinrichtungsflächen vor Verdichtung sowie vor Kontamination durch bereitgestelltes Aushub- und Abbruchmaterial zu schützen.

e) Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Zu den vorhabenbedingten Eingriffen in Gewässer gehören die dauerhafte Ableitung von Niederschlagswasser durch Versickerungsanlagen und die bauzeitliche Absenkung des Grundwassers mittels geschlossener Wasserhaltung. Zudem werden Bauwerke und Bauteile errichtet, die teilweise in die Grundwasserkörper eindringen. Hierzu zählen insbesondere Bohrpfähle und Rammpfähle, darunter die Gründungspfähle der Stützwand „Am Hopfengarten“, Verbauträger und die Widerlager der Eisenbahnüberführung.

Allerdings geben die verwendeten Baustoffe bei bestimmungsgemäßem Gebrauch keine schädlichen Stoffe an das Grundwasser ab. Zudem sind die Oberflächen, die mit dem Grundwasser in Kontakt kommen, sehr klein. Demnach ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit durch die geplanten Gewässerbenutzungen nicht zu besorgen. Die Erreichung des Bewirtschaftungsziels eines guten chemischen Zustands des Grundwasserkörpers „Wietze/Fuhse Lockergestein“ wird nicht beeinträchtigt, und auch für den Grundwasserkörper „Leine Lockergestein rechts“ ist eine Verschlechterung des chemischen Zustands nicht zu erwarten. Zudem werden niederschlagsbedingte Schadstoffeinträge in wasserleitende Bodenschichten vermieden, indem die Bereitstellungsflächen für potenziell kontaminiertes Aushub- und Abbruchmaterial versiegelt oder mit Folienlage geschützt werden (Maßnahme 004_V). Somit können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser ausgeschlossen werden.

f) Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima sind ebenfalls nicht zu erwarten. Zwar entstehen durch die Produktion der Anlagenteile und den Bau der geplanten Anlage CO₂-Emissionen, die sich auf die in Anlage 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) genannten Sektoren und damit auf das lokale wie auch das globale Klima auswirken können. Das Vorhaben leistet aber auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur Treibhausgasminderung und damit zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele, weil der Schienenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger ist.

Auch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Böden und Biotopen wirkt sich nicht erheblich nachteilig auf das Schutzgut Klima aus, weil die betroffenen Flächen nach dem Abschluss der Bauarbeiten vegetationsfähig rekultiviert und ihre (kleinklimatischen) Schutzfunktionen dadurch wiederhergestellt werden (Maßnahme 003_V).

g) Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

Die durch das Vorhaben berührte Landschaft weist den stark urban geprägten Charakter eines durch Gleise und Straßen erschlossenen städtischen Areals auf. Da das Vorhaben im Bereich der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlagen realisiert wird und sich somit unauffällig in die Umgebung einfügt, wirkt das Vorhaben sich nicht nachteilig auf das Schutzgut Landschaft aus.

h) Auswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Desgleichen sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter auszuschließen. Das als Baudenkmal geschützte Brückengeländer wird im Zuge des zeitlich vorgelagerten Vorhabens der infra zur Errichtung eines Hochbahnsteigs an der Stadtbahnhaltestelle „Bahnhof Nordstadt“ bauzeitlich vollständig wiederverwendbar zurückgebaut und für die Dauer beider Bauvorhaben zwischengelagert, sodass eine Beschädigung des Geländers nicht zu erwarten ist.

i) Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Eine gesonderte Betrachtung der Wechselwirkung, das heißt des vielfältigen Wirkungs- und Beziehungsgefüges zwischen den vorgenannten Schutzgütern, kann unterbleiben, weil im Untersuchungsgebiet Systeme und Komplexe mit besonderen Standortfaktoren und ausgeprägten Wechselwirkungen nicht festgestellt wurden. Folglich wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens bereits durch die vorstehenden Auswirkungsprognosen hinreichend erfasst.

j) Zusammenwirken mit anderen zugelassenen Vorhaben

Schließlich wird auch das Zusammenwirken mit dem erwähnten Vorhaben der infra keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auslösen, denn das antragsgegenständliche Vorhaben und die Arbeiten an der Stadtbahnhaltestelle „Bahnhof Nordstadt“ werden zwar in enger räumlicher Nähe, aber nicht gleichzeitig umgesetzt.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen des Vorhabenträgers, insbesondere dem Erläuterungsbericht, der Umwelterklärung, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem Geotechnischen Bericht, dem Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept sowie den Untersuchungen zu Schall, Erschütterungen und elektromagnetischer Verträglichkeit, ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären, nicht zu besorgen sind.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba.bund.de). Sie wird zudem gemäß § 2 Abs. 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über das zentrale Internetportal des Bundes nach § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Bundes-UVP-Portal-VwV) im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben.

Die dieser Feststellung zugrunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig