



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: 22.07.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3538305

581ppa/020-2025#002

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Inselbahn Wangerooge: Barrierefreie Umstiege PFA 2: Bahnhof Wangerooge Westanleger“, Bahn-km 2,600 bis 3,564 der Strecke 1542 Wangerooge - Westanleger in Bockhorn

Bezug: Antrag vom 15.05.2025, Az. G.016128131

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG. Das Vorhaben hat die Änderung der Höhenlage der Gleise und der Weichen an der Station Bahnhof Wangerooge Westanleger, den Neubau eines barrierefreien Mittelbahnsteigs sowie die Anpassung des Bahndamms zum Gegenstand.

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 Trier
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 damit 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. 14.7 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft einen Schienenweg von Eisenbahnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG dient und daher 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 vorliegend von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens, welches der Zulassungsentscheidung gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG dient.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt die sonstige Änderung eines Schienenwegs nach Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG dar, die nicht von den anderen Tatbeständen des § 14a UVPG erfasst ist. Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß §§ 7 Abs. 1 und 5, 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG durchzuführen.

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 Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

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

Für die Beurteilung sind unter anderem die Größe und Ausgestaltung, die Nutzung natürlicher Ressourcen, die Erzeugung von Abfällen sowie Risiken für die menschliche Gesundheit heranzuziehen.

Das Vorhaben umfasst bauliche Änderungen an der Gleisanlage und den Bahnsteigen, dem Bahnhof Westanleger, dem Bahndamm sowie an einer Eisenbahnüberführung und einem Durchlass. Es erstreckt sich über eine Länge von ca. 764 m und eine Breite von 22 m. Grundvoraussetzung für die hier beschriebenen Maßnahmen ist die die Anhebung des Hafengeländes sowie die Verlängerung der Kaianlage durch die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Die Baumaßnahme soll voraussichtlich 2026/27 realisiert werden. Eine Kumulation der Vorhaben im Sinne des § 10 UVPG ist nicht gegeben.

Baubedingte Vorhabenmerkmale

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme beträgt ca. 3.190 m² (betroffene Schutzgüter: Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser). Im Rahmen des Baugeschehens kommt es zu Erschütterungen und Staub- bzw. Verbrennungsemissionen.

Die Dauer der Bauarbeiten ist mit ca. 150 Tagen angesetzt. Baubedingte Vorhabenmerkmale sind auf die Dauer der Bautätigkeit begrenzt und haben somit einen temporären Charakter. Insgesamt werden durch die Baumaßnahme Vegetationsbestände in einer Größenordnung von ca. 1.230 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Beendigung der Bautätigkeiten wiederhergestellt (LBP-Maßnahme 001_V), sodass sie dem Naturhaushalt kurz- bis mittelfristig wieder als potentieller Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stehen.

Anlagebedingte Vorhabenmerkmale

Die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme beträgt 5.032 m². Die bauzeitliche Befestigung von Flächen umfasst 1.230 m². Im Bereich der erforderlichen Verbreiterung des Bahndamms kommt es durch Flächeninanspruchnahme zur Neuversiegelung auf ca. 1.320 m² (betroffene Schutzgüter: Pflanzen/Tiere, Boden).

Weitere anlagebedingte Vorhabenmerkmale, die über das aktuelle Maß der Bestandssituation hinausgehen, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Betriebsbedingte Vorhabenmerkmale

Da das Betriebskonzept der Strecke unverändert bleibt, sind betriebsbedingte Vorhabenmerkmale, die über das Maß der Bestandssituation hinausgehen, nicht mit dem Vorhaben verbunden.

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.

Nutzungskriterien

Das Vorhaben befindet sich im Tidebereich der Nordsee auf der Strecke 1542 auf der Insel Wangerooge. Die Eisenbahnüberführungen (Durchlass und Rahmenbrücke) überführen einen Priel bei km 3,054 und bei km 3,142, die Strecke wird auf einem steinernen Damm geführt. Das Vorhaben befindet sich am westlichen Inselrand und abseits des Dorfkerns.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich mehrere Vorranggebiete gem. Regionalplan (Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer sowie 2 Natura 2000-Gebiete, Hafen von regionaler Bedeutung, Sportboothafen, Haupteisenbahnstrecke).

Qualitätskriterien

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens finden sich seltene Bodentypen (Rohmarsch-Wattboden) bzw. Böden mit besonderen Standorteigenschaften (extrem nass, salzreich). Die Landschaft im Einwirkungsbereich ist von strukturbildenden natürlichen und naturnahen Landschaftselementen sowie kleinteiliger Landschaftsgliederung geprägt. Es finden sich Lebensräume von Arten des Anhangs IV RL 92/43/EWG, Lebensräume von Europäischen Vogelarten, Lebensräume von sonstigen besonders oder streng geschützten Arten sowie gefährdete Biotoptypen im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

Schutzkriterien

Im Bereich des Vorhabens befinden sich mehrere Schutzgebiete:

Der Bahndamm sowie die EÜ Priel bei 3,054 km und bei 3,142 km liegen innerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ (Kennzeichnen: NLP NDS 00001) sowie im FFH-Gebiet „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ (EU-Kennzahlen: DE-2306-301) und im EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ (EU-Kennzahlen: DE-2210-401).

Die geplanten BE-Flächen liegen außerhalb von Schutzgebieten (Hafenfläche und Brachfläche im Bahnhof Wangerooge).

Als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG finden sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens Wattflächen (EBN), Ebener Sandgrund (SBN), Salzgrünland der Nordsee, Küstendünen und Salz-/Brackwasserpriele. Für die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen dieser Biotope wird seitens der Vorhabenträgerin eine Befreiung nach § 67 (1) Nr. 1 BNatSchG beantragt. Das betrachtete Vorhaben liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse. Es trägt wesentlich zu einem fortdauernden und sicheren Betrieb auf der Inselbahn-Bahnstrecke 1542 bei.

Darüber hinaus sind im Bereich des Vorhabens keine Naturdenkmäler bekannt. Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen sind nicht vom Vorhaben betroffen. Es liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten und Heilquellenschutzgebieten. Auswirkungen auf Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten

sind, sind aufgrund der geringen Dimension vorhabenbedingter Wirkungen nicht zu erwarten. Archäologische Relevanzbereiche und Denkmäler werden vom Vorhaben nicht berührt.

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 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Baubedingt (Anfüllen der Wasserbausteine und Stopfarbeiten) ist mit Erschütterungen zu rechnen. Da der nächste Ort Wangerooge Westen sehr weit von der Baumaßnahme entfernt liegt, werden hier keine Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 und 3 erwartet.

Für die gegenständliche Baumaßnahme liegt kein gesondertes Schallgutachten vor. Aus dem Schallgutachten für die wesentlich lautereren und erschütterungsreicheren Baumaßnahmen der Spundwanddrummung von NPorts ergibt sich, dass keine Überschreitungen der Immissionswerte vorhanden sind. Dies lässt den Rückschluss zu, dass für die deutlich leisere Maßnahme der DB keine Lärmschutzbetroffenheiten vorliegen. Es kommt weder im Tages- noch im Nachtzeitraum zu Überschreitungen der AVV Baulärm an den betrachteten Immissionsorten. Der Betrieb der Bahnanlage ändert sich gegenüber dem aktuellen Zustand nicht, sodass es zu keiner dauerhaften Erhöhung der Lärmsituation an der umliegenden Wohnbebauung kommt. Das Landschaftsbild, in dem sich der Vorhabenstandort befindet, hat als Küstenlandschaft eine besondere Erholungsfunktion. Die vorübergehende Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch die visuelle Störung aufgrund des Baugeschehens ist gering, da die Arbeiten zeitlich begrenzt sind.

Eine dauerhafte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und damit auch der Erholungsnutzung sind mit dem Vorhaben nicht verbunden, da sich die Wahrnehmbarkeit der Eisenbahnüberführung nach Umsetzung des Vorhabens aufgrund der geringen Dimensionierung des Vorhabens zur Bestandssituation nicht landschaftsbildwirksam verändern wird.

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, die über das aktuelle Maß der Bestandssituation hinausgehen, können ausgeschlossen werden.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Baubedingte Beeinträchtigungen können durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf ein Maß unterhalb der Erheblichkeitsschwelle reduziert werden (LBP, Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase, 002_VA-V, Boden- und Gewässerschutz, 003_V, Schutz von Biotopen in der Bauphase (Tabu-Bereiche), 004_V, Artgerechte Baufeldfreimachung (Vögel), 005_VA-V, Schutz der Stranddistel, 006_V).

Sämtliche baubedingt beanspruchte Flächen werden im Anschluss an die Baumaßnahme fachgerecht wiederhergestellt und der Sukzession überlassen (LBP, Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen, 001_V). Zudem wird ein fachgerechter Bauablauf durch die umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt (LBP, Umweltfachliche Bauüberwachung, 007_VA-V). Somit beschränkt sich die Bewertung der verbleibenden Beeinträchtigungen auf die anlagebedingten Auswirkungen.

Die Verbreiterung des Bahndamms und die Erneuerung der beiden Ingenieurbauwerke (EÜ und DL) inkl. der Anhebung der Bahntrasse auf einer Länge von ca. 600 m führen zum dauerhaften Verlust von 1.320 m² Wattflächen und Salzwiesen. Dies wurde im Rahmen der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG als erhebliche Beeinträchtigung bzw. erhebliche Beeinträchtigung besonderer Schwere beurteilt. Zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen wird im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans eine Ersatzzahlung (Maßnahmen 009_EG) vorgesehen. Für die Bodenverluste (Konflikt Bo1) wird der Kompensationspool „Kronsburg“ herangezogen (008_OEK). Die Maßnahme dient dem Ersatz der Beeinträchtigung des Bodens durch Verbreiterung des Bahndamms.

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ist unter Einhaltung verschiedener Vermeidungsmaßnahmen (Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase, Artgerechte Baufeldfreimachung (Vögel), Umweltfachliche Bauüberwachung) nicht zu erwarten. Mit den emissionsmindernden Maßnahmen (zulässiger Umfang und Art der nächtlichen Beleuchtung) und der artgerechten Baufeldfreimachung werden Auswirkungen auf Arten der Avifauna vermieden bzw. gemindert. Das Bauvorhaben erfolgt darüber hinaus außerhalb der Brutzeit. Relevante Beeinträchtigungen auf Rastvögel werden durch das Bauvorhaben nicht ausgelöst, da bereits Vorbelastungen durch die Nutzung des Menschen bestehen, die Störwirkungen kurzzeitig und kleinräumig sind und die Arten auf die weitläufigen Flächen des Nationalparks ausweichen können.

Relevante Beeinträchtigungen von Schmetterlingen, Fischen oder Makrozoobenthos sind ebenfalls nicht zu erwarten. Es handelt sich um sehr kleinflächige Flächeninanspruchnahmen, mit Ausnahme des Makrozoobenthos handelt es sich zudem um Tiere mit relativ großen Aktionsradien, die in der Umgebung weiterhin geeignete Strukturen zum Ausweichen finden.

Der Eingriffsbereich bietet kein Potenzial für Amphibien, Reptilien, Fledermäuse, terrestrische oder marine Säugetiere. Diese Tierarten(-gruppen) werden demnach durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Schutzgut Boden und Fläche

Eine bauzeitliche Beeinträchtigung vom Schutzgut Boden entsteht durch die Einrichtung der Baustelle. Ca. 1.230 m² werden bauzeitlich durch die BE-Fläche in Anspruch genommen. Davon sind ca. 650 m² bereits versiegelt (BE-Fläche am Bf. Wangerooge), sodass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Ca. 580 m² sind bisher unversiegelt (Böden parallel der Bahntrasse im Westaußengroden). Darüber hinaus erstreckt sich das Baufeld auf knapp 3.500 m² bereits versiegelten Flächen am Westanleger.

Nachteilige Auswirkungen werden durch spezielle Maßnahmen zum bauzeitlichen Bodenschutz und –management (Wiederherstellung bauzeitlich genutzter Flächen 001_V, Schutz von Biotopen in der Bauphase (Tabu-Bereiche) 004_V und Umweltfachliche Bauüberwachung 007_VA-V) vermieden.

Als bewertungsrelevante Wirkung ist im vorliegenden Fall die dauerhafte anlagebedingte Inanspruchnahme von 1.320 m² unversiegelter Fläche zu berücksichtigen. Es handelt sich dabei um die Böschungen, die mit Wasserbausteinen befestigt werden. Die Verbreiterung beschränkt sich auf Areale unmittelbar angrenzend an die bestehende Dammböschung. Die Versiegelung entsteht damit nicht als große, zusammenhängende Fläche, sondern in Randlage bereits vorhandener Befestigungen.

Auch bei Durchführung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere des Schutzgutes Boden durch die Inanspruchnahme diesbezüglich bedeutsamer Flächen.

Für die Bodenverluste (Konflikt Bo1) wird der Kompensationspool „Kronsburg“ herangezogen (008_OEK).

Schutzgut Wasser

Während der Bauzeit besteht die Gefahr der Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser (Grundwasser und Oberflächenwasser). Es kann baubedingt zu einem Eintrag von Fremdstoffen in das Grundwasser oder direkt in das Oberflächengewässer kommen, da sich das geplante Bauvorhaben im Watt befindet.

Aufgrund der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere emissionsmindernder Maßnahmen während der Bauphase (002_VA-V), den Boden- und Gewässerschutz (003_V) sowie durch die Gewährleistung eines sach- und fachgerechten Bauablaufs (Umweltfachliche Bauüberwachung, 007_VA-V) können Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser vermieden werden.

Schutzgut Klima und Luft

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft sind nicht zu erwarten. Durch den Bauverkehr wird sich die Schadstoffbelastung in ihrer Intensität geringfügig verstärken und vermutlich zu geringen und lokal begrenzten Veränderungen führen. Durch die Kleinräumigkeit des Vorhabens, die kurze Wirkdauer und den starken und regelmäßigen Luftaustausch im Bereich des Vorhabens wird ausgeschlossen, dass dies eine dauerhafte Beeinträchtigung des Schutzgutes mit sich bringt. Die Beeinträchtigung durch baubedingte Schadstoffeinträge innerhalb des Naturschutzgebietes kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da das Projekt nur einen kleinen Wirkungsbereich hat.

Schutzgut Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist durch die Tidezone des Wattenmeers, den Deich und nördlich davon von Grünland sowie Dünen, Watt, Buhnen und Stränden geprägt. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind mit dem Vorhaben dennoch nicht verbunden. Die vorübergehenden Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch die visuelle Störung durch Baumaschinen sind gering, da das Projekt zeitlich begrenzt ist. Es handelt sich zudem um eine ortsgleiche Erneuerung zweier EÜ, weshalb es zu keiner Veränderung des Landschaftsbildes kommt. Die Erhöhung des Bahndamms ist von den Wegen, die von Erholungssuchenden aufgesucht werden können und bei Nutzung der Bahn nicht wahrnehmbar. Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut werden aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens ausgeschlossen.

Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ (Kennzeichnen: NLP NDS 00001)

Das Vorhaben liegt innerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ (NLP NDS 00001). Die Flächen des Nationalparks sind Teil des von der UNESCO als Weltnaturerbe anerkannten deutsch-niederländisch-dänischen Wattenmeeres.

In Relation zur Gesamtfläche des Weltnaturerbes führt der vorhabenbedingte Flächenverlust von 1.320 m² aufgrund des recht geringen Umfangs und der Lage angrenzend an den bestehenden Bahndamm sowie aufgrund der geringen Schwere und Komplexität nicht zu Auswirkungen, die als erheblich zu beurteilen sind.

Natura 2000-Gebiete

Das Vorhaben befindet sich innerhalb des FFH-Gebietes DE 2306-301 „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ und dem europäischen Vogelschutzgebiet DE 2210-401 „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“. Die Vorhabenträgerin hat für beide Gebiete je die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Zielen der Gebiete geprüft (Verträglichkeitsstudie nach § 34 BNatSchG).

Es kommt zu einer baubedingten Beeinträchtigung von Biotopstrukturen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die während der Bauzeit in Anspruch genommenen Flächen wiederhergestellt

und der Sukzession überlassen (siehe Maßnahme 001_V Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen, LBP, Unterlage 14). Für die Sand- und Schlicksedimentflächen der wasserführenden Priele (LRT 1140) sowie Wattflächen (LRT 1310, 1320) unter der mittleren Tidehochwasserlinie ist nach Abschluss der Bauarbeiten von einer Regeneration innerhalb kurzer Zeit auszugehen. Eine zeitnahe Besiedlung mit Pionierarten der Salzwiesen (z. B. Queller, Schlickgras) ist zu erwarten. Bei den Salzwiesen- und Dünenbiotopen (LRT 1330, 2110, 2130*), die eine lange Wiederherstellungsdauer haben, ist eine arten- und strukturärmere Ausprägung, z. B. durch baubedingtes Betreten der Biotope oder Zwischenlagerung von Wasserbausteinen, nach dem Vorhaben nicht auszuschließen. Kurz- bis mittelfristig ist eine Regeneration der LRT anzunehmen, zumal die abiotischen Standortbedingungen nicht wesentlich verändert werden.

Eine Verschlechterung des Erhaltungsgrades der im detailliert untersuchten Bereich nachgewiesenen LRT durch den Bau wird ausgeschlossen. Erhebliche Beeinträchtigungen der LRT entstehen nicht.

Für Brutvögel ist die Betroffenheit sehr gering, da die Bauarbeiten im Herbst/Winter außerhalb der Brutzeit realisiert werden. Früh brütende Arten können auf großflächige, ungestörte Lebensräume im Umfeld ausweichen.

Hinsichtlich der Rastvögel ist im Wirkraum des Vorhabens von einem temporären Verlust von Rastplätzen sowie von einem temporären Verlust von potenziellen Nahrungsflächen der charakteristischen Vogelarten der LRT 1140, 1160, 1310, 1320, 1330, 2110, 2130* und 2160 wie z. B. Rot-schenkel oder Großer Brachvogel (Artenliste vgl. Tab. 4 in Kap.2.6) auszugehen. Die für Rastvögel und nahrungssuchende Vögel betroffene Fläche ist nach Abschluss der Baumaßnahme nicht verkleinert oder in ihren Strukturen und spezifischen Funktionen verändert. Die Flächen können nach Abschluss der Maßnahme wieder uneingeschränkt genutzt werden. Zudem sind in der Regel nur Teilflächen in unmittelbarer Nähe des jeweiligen Baustellenabschnittes betroffen. Da sich die Baustellentätigkeit im Verlauf der Baumaßnahme verschiebt und insgesamt nur ein 600 m langer Abschnitt der Strecke betroffen ist, ist nie die gesamte Fläche des Westaußengrodens gestört. Es gibt zahlreiche ungestörte Flächen, in die die Rastvögel ausweichen können.

Anlagebedingt kommt es auf einer Fläche von 1.320 m² zum dauerhaften Verlust folgender FFH-LRT:

- 1140 Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt: 180 m²
- 1320 Schlickgrasbestände: 227 m²
- 1310 Pioniervegetation mit *Salicornia* und anderen einjährigen Arten auf Schlamm und Sand (Quellerwatt): 28 m²
- 1330 Atlantische Salzwiesen (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*): 869 m²
- 2110 Primärdünen: 15 m².

Die verlorengehenden FFH-LRT umfassen einen Anteil von jeweils weniger als 0,06 %, in einem Fall weniger als 0,21 %, des im FFH-Gebiet bestehenden Vorkommens des LRT. Bei den Flächen, die überbaut werden, handelt es sich nicht um Ausprägungen, die für LRT-Vorkommen im FFH-Gebiet oder auf Wangerooge eine Besonderheit darstellen. Es handelt sich um Flächen, die unmittelbar an Bahnschotter anschließen und keine essenziellen Habitate für Tierarten darstellen.

Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, dem Fehlen besonderer Ausprägungen und der Randlänge der in Anspruch genommenen Flächen, die unmittelbar an den Bahndamm anschließen, wird die Beeinträchtigung der betroffenen LRT als nicht erheblich bewertet.

Im Rahmen der Brutvogelkartierung (SPA-Verträglichkeitsprüfung S.34) konnten im unmittelbaren Vorhabenbereich keine wertbestimmenden Brutvögel nachgewiesen werden. Aufgrund der bestehenden Störungen durch die Inselbahn ist davon auszugehen, dass die dauerhaft beanspruchten Flächen keine geeigneten Bruthabitate sind.

Eine Beeinträchtigung wertbestimmender Brutvögel durch den Verlust von Lebensräumen durch dauerhafte Flächeninanspruchnahme kann damit ausgeschlossen werden.

Im detailliert untersuchten Bereich konnten im Rahmen der Kartierung (SPA-Verträglichkeitsprüfung S.34) 50 Rastvogelarten nachgewiesen werden. Insbesondere während der Zugpausen können sich die Tiere im Nahbereich der Bahntrasse aufhalten. Da die vom Vorhaben betroffenen Flächen aufgrund der bestehenden Inselbahn vorbelastet sind und nicht als störungsarm gewertet werden können, kommt es auch während der Bauzeit nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der genannten Erhaltungsziele.

Der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme der Lebensräume beträgt weniger als 0,04 % der Gesamtfläche des SPA-Gebiets „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“. Die Flächeninanspruchnahme ist damit nicht größer als 1 % der Gesamtfläche des Lebensraumes im Gebiet.

Die Vorhabenträgerin stellt in den FFH-Verträglichkeitsstudien plausibel dar, dass das Vorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer“ und EU-Vogelschutzgebietes „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer“ in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile kommt.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere der Umwelterklärung (Unterlage E01), dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1), dem Lageplan (Unterlage 3), dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 14), den FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 16, 17), dem

artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 15) und der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 18) ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Unter Beachtung der entsprechenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind keine erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten.

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. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde 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