




Vorhaben:

Unterlage 1

Stationsoffensive – Los 2

Neubau der Verkehrsstation Isenbüttel

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	05.07.2023						
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand						
<p>Vorhabenträgerin:</p> <p>DB Station&Service AG  Willy-Brandt-Platz 1 Bahnhofsmanagement Braunschweig/Göttingen 38102 Braunschweig</p> <table border="0"><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>			Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift			
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <p>DB Station&Service AG  Baumanagement RB Nord Rundestraße 11 30161 Hannover</p> <table border="0"><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>		Datum	Unterschrift	<p>Verfasser:</p> <p>DB Engineering & Consulting GmbH  Region Nord Rundestraße 11 30161 Hannover</p> <table border="0"><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>	Datum	Unterschrift		
Datum	Unterschrift							
Datum	Unterschrift							
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>								

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand	4
1.1	Beschreibung der Gesamtmaßnahmen.....	4
1.2	Lage im Netz.....	4
2	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	5
3	Varianten und Variantenvergleich.....	6
3.1	Variante 1	6
3.2	Variante 2	6
3.3	Variante 3	6
3.4	Variantenvergleich und Variantenentscheidung	7
3.5	Variante 3, modifiziert: Zuwegung parallel kompakt (Vorzugsvariante)	7
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	8
5	Beschreibung des geplanten Zustandes.....	8
5.1	Bahnsteig.....	8
5.1.1	Blindenleitsystem.....	8
5.1.2	Entwässerung.....	8
5.1.3	Kabeltiefbau	9
5.2	Wetterschutzanlagen	9
5.3	Gehwege und Treppen	9
5.4	Ingenieurbauwerk - Stützbauwerk.....	9
5.5	Wegeleit- und Informationssysteme	10
5.6	Bahnsteigausstattung	10
5.7	Starkstromanlage, 50 Hz, Erdung	10
5.8	Anlagen der Telekommunikation.....	10
6	Tangierende Planungen	11
7	Temporär zu errichtende Anlagen	11
8	Baudurchführung.....	11
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	11
9.1	Betroffenes Fachrecht.....	11
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	12
9.2.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12

9.2.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag.....	13
9.2.3	Lärm- und Erschütterungsschutz.....	13
9.2.4	Wasserrecht	14
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen.....	14
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	15
9.4.1	Menschen und menschliche Gesundheit	15
9.4.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	16
9.4.3	Klima und Luft	17
9.4.4	Landschaft.....	17
9.4.5	Boden und Fläche	17
9.4.6	Wasser	17
9.4.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	18
9.4.8	Wechselwirkungen zwischen den Naturgüter	18
9.5	Rechtliche Bewertung.....	18
9.5.1	Menschen und menschliche Gesundheit	18
9.5.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	18
9.5.3	Landschaft.....	19
9.5.4	Wasser	19
10	Weitere Rechte und Belange.....	20
10.1	Grunderwerb.....	20
10.2	Kabel und Leitungen.....	20
10.3	Straßen und Wege.....	20
10.4	Kampfmittel.....	21
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	22
10.6	Kapazität.....	23
	Abkürzungen.....	24
	Abbildungsverzeichnis.....	26

1 Antragsgegenstand

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahmen

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind eine der wesentlichen Voraussetzungen, um die Akzeptanz und Nutzung des Schienenpersonen-nahverkehr-Angebot (SPNV) zu steigern. In Fortsetzung der bisherigen Modernisierungsprogramme und Maßnahmen soll den Fahrgästen in Niedersachsen künftig an noch mehr Personenbahnhöfen eine diesen Anforderungen entsprechende Infrastruktur geboten werden.

In diesem Zusammenhang soll die SPNV-Station Isenbüttel im Rahmen des Projektes „Stationsoffensive – Los 2“ neu errichtet werden. Der Neubau erfolgt nach den Standards der DB Station&Service AG. Ziel ist es, eine durchgängige Qualitäts- und Servicestandard der Bahnstationen herzustellen.

Basis der Planung zum Neubau der Verkehrsstation Isenbüttel ist die verkehrliche Aufgabenstellung der DB Station&Service AG und des Regionalverbandes Braunschweig. Darin soll ein Außenbahnsteig nach den Standards der DB Station&Service AG, im Hinblick auf Ausstattung sowie unter Berücksichtigung der barrierefreien Erreichbarkeit der Station für mobilitätseingeschränkte Personen, neu errichtet werden.

Bauwerksdaten:

- Neubau Außenbahnsteig
 - Bahnsteiglänge: 140 m
 - Bahnsteigbreite: $\geq 2,8$ m
 - Bahnsteighöhe: 55 cm ü. SO (nur zur Information: mit der technischen Vorbereitung für eine spätere Aufhöhung auf 76 cm ü. SO)

1.2 Lage im Netz

Die Verkehrsstation Isenbüttel, mit der Bahnhofsnr. 8186, wird derzeit an der nicht elektrifizierten, eingleisigen Strecke 1902 (Braunschweig – Gifhorn), am Stationskilometer 28,9 zwischen den Stationen Rötgesbüttel und Gifhorn, neu errichtet. Die zukünftige Verkehrsstation wird mit der Bahnhofskategorie 6 eingestuft. Die Strecke 1902 ist nicht Bestandteil des TEN-Netzes.

Bahnsteiglage

- Strecke 1902
- Bahn-km von: 28.829
- Bahn-km bis: 28.969

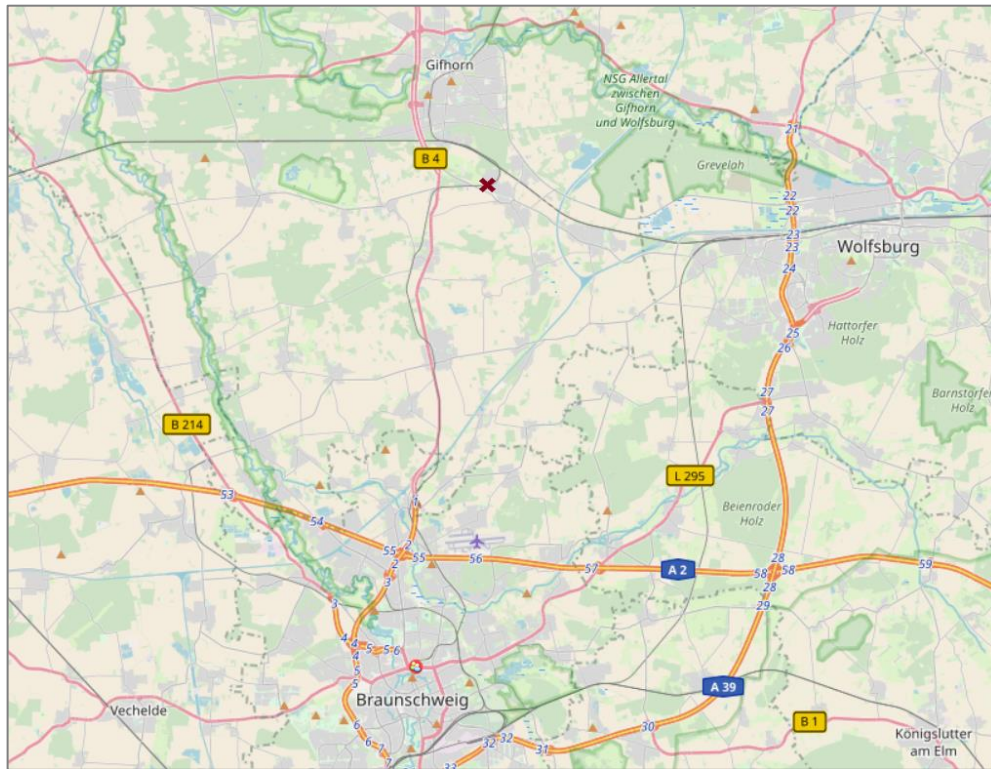


Abbildung 1 - Lage im Netz (Quelle: OpenStreetMap)

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Im Rahmen der „Stationsoffensive“ hat die DB Station&Service AG untersucht, ob sich an Standorten stillgelegter Verkehrsstation durch geänderte Siedlungsstrukturen, verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV, usw. neue Randbedingungen ergeben haben, die eine Reaktivierung solcher Stationen sinnvoll macht. Die Kandidaten wurden mit den Ländern und SPNV-Aufgabenträgern im Detail bewertet. Dabei wurde für jeden einzelnen Standortvorschlag eine Vorprüfung durchgeführt unter Gegenüberstellung und Bewertung der Untersuchungsergebnisse, Potenzialberechnungen und -abschätzungen, betriebliche Machbarkeit sowie örtliche Besonderheiten. Aus dieser Betrachtung ergab sich für jeden Standort eine Einschätzung, ob dieser weiter vertieft untersucht oder zurückgestellt werden sollte. Anschließend wurde die DB Netz AG eingebunden, die bestätigte, dass die Umsetzung aus eisenbahnbetrieblichen Betrachtungen ohne negative betriebliche Einflüsse erfolgen kann.

Die Verkehrsstation Isenbüttel weist ein hohes Neukundenpotenzial auf. Im näheren Einzugsbereich besteht ein Einwohnerpotenzial von mehr als 2000 Einwohnern. Die nächstliegenden Verkehrsstationen Rötgesbüttel und Gifhorn haben eine so große Entfernung, dass keine Verlagerungseffekte von diesen Stationen nach Isenbüttel zu erwarten sind.

Verkehrsstation Isenbüttel trägt damit zur Umsetzung der im Nahverkehrsplan 2020 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig festgelegten Qualitätsziele für den ÖPNV in der Region bei.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Variante 1

Die Variante 1 sieht eine Zuwegung quer zum Bahnsteig vor. Der Hauptzugang erfolgt über die zukünftige P+R Anlage über einen geneigten Gehweg.



Abbildung 2 - Variante 1: Zuwegung quer zum Bahnsteig

3.2 Variante 2

Die Variante 2 sieht eine parallele, mit Grünfläche ausgestattete Zuwegung zum Bahnsteig vor. Der Hauptzugang erfolgt über die zukünftige P+R Anlage. Im östlichen Bereich erfolgt der Zugang über einen geneigten Gehweg. Im westlichen Bereich erfolgt der Zugang über eine Treppenanlage. Zwischen Bahnsteig und Zuwegung ist eine Grünfläche vorgesehen.



Abbildung 3 - Variante 2: Zuwegung parallel mit Grünfläche

3.3 Variante 3

Die Variante 3 sieht eine parallele kompakte Zuwegung zum Bahnsteig vor. Der Hauptzugang erfolgt über die zukünftige P+R Anlage. Hierbei erfolgt die Zuwegung östlich über einen geneigten Gehweg. Im westlichen Bereich erfolgt der Zugang über eine Treppenanlage. Die in Variante 2 vorgesehene Grünfläche zwischen Zuwegung und Bahnsteig existiert in dieser Variante nicht.



Abbildung 4 - Variante 3: Zuwegung parallel kompakt

3.4 Variantenvergleich und Variantenentscheidung

Die drei Varianten unterscheiden sich in der Art der Zuwegung. Die Bahnsteigsbreite, sowie die Bahnsteiglänge werden hierbei nicht verändert. Die Variante 2 und Variante 3 unterscheiden sich in der Nutzung einer Grünfläche im Bereich der Zuwegung.

Der Stadt Isenbüttel plant den Ausbau des Vorplatzes vor der neuen Verkehrsstation. Dabei sollen neue P+R Anlage und neue Bushaltestelle inkl. Zuwegung gebaut werden.



Abbildung 5 - Ausbau des Vorplatzes, Entwurf Stadt Isenbüttel

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde durch die DB Station & Service AG und in Abstimmung mit der Stadt Isenbüttel entschieden das Projekt mit der modifizierten Variante 3 in Entwurfstiefe auszuführen.

3.5 Variante 3, modifiziert: Zuwegung parallel kompakt (Vorzugsvariante)

Die Modifizierung der VP-Variante 3 sieht vor eine zusätzliche Treppenanlage im östlichen Bereich für die bessere Anbindung des Bahnsteiges an den, von der Stadt geplanten, Gehweg zu ergänzen. Das dreifeldiges WSH ist nach Westen verschoben. Dabei entstand eine zusätzliche Bahnsteigverbreiterung für das Wetterschutzhaus im westlichen Bereich (Siehe Unterlage 3.1).

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der Bereich des Neubaus liegt an derzeit nicht elektrifizierten, eingleisigen Strecke 1902 (Braunschweig – Gifhorn) in einer Dammlage mit der Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80 \text{ km/h}$.

Es bestehen keine weiteren baulichen Anlagen im Neubaubereich.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Planungsgrundlage ist die weitere Verfolgung der „Variante 3, modifiziert“.

5.1 Bahnsteig

Der Außenbahnsteig wird im Bereich von km 28.829 bis km 28.969 gebaut.

Die hierbei anfallenden Maßnahmen umfassen den Neubau der Bahnsteigkante 55 cm ü. SO in BSK-Bauweise, die Ausführung der rückseitigen Bahnsteigkante z.T. als Spundwand mit Kopfbalken, Geländer sowie Böschung inkl. Hinterfüllungsarbeiten.

- Bautechnische Daten Neubau:

- Bahnsteiglänge: 140 m
- Bahnsteigbreite: $\geq 2,8 \text{ m}$
- Bahnsteighöhe: 55 cm ü. SO (nur zur Information: mit der technischen Vorbereitung für eine spätere Aufhöhung auf 76 cm ü. SO)

5.1.1 Blindenleitsystem

Das Blindenleitsystem einschließlich der Oberflächenstruktur wurde nach den Vorgaben der RIL 813.0205 geplant. Es besteht aus einem durchgehenden taktilen Blindenleittreifen, der parallel zur Bahnsteigkante verläuft. Der taktilen Blindenleittreifen wird außerhalb des Gefahrenbereichs zu verlegen (mind. 2,50 m Abstand von der Gleisachse) verlegt.

Die Treppenantritte sind durch ein Aufmerksamkeitsfeld (AMF) aus Noppenplatten auffindbar gemacht.

Der geneigte Gehweg verfügt über keine taktilen Leitsysteme, jedoch sind oben und unten 2 Aufmerksamkeitsfelder (AMF) angeordnet. Der Gehweg hat ein Geländer mit Blindschrift.

5.1.2 Entwässerung

Die Versickerungsfähigkeit des vorhandenen Bodens wurde gem. geotechnischer Untersuchungen (siehe Unterlage 14) positiv bewertet: dort herrschen vorwiegend gut durchlässige Sande. Aus diesem Grund wurden verschiedene Versickerungsanlagen geplant.

Weitere Informationen sind aus der Unterlage 13. Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte zu entnehmen.

5.1.3 Kabeltiefbau

Zur Anbindung der Telekommunikationsanlagen und der Stromversorgung der Ausstattungselemente ist parallel zur Bahnsteigkante die Kabeltrasse angeordnet. In unregelmäßigen Abständen sind Kabelschächte zur Unterverteilung vorgesehen. Die einzelnen Ausstattungselemente werden an die Kabelschächte angeschlossen.

5.2 Wetterschutzanlagen

Zum Schutz der Reisenden werden auf dem Bahnsteig zwei Wetterschutzhäuser vorgesehen: ein 3-feldriges WSH und 4-feldriges WSH. Jedes Wetterschutzhaus ist mit einer beleuchteten Vitrine A0-quer und je eine Sitzbank ausgestattet.

Der Fahrausweisautomat ist mit einem Wetterschutz gem. Ausstattungskatalog DB S&S vorgesehen.

5.3 Gehwege und Treppen

Der barrierefreie Zugang zu dem Außenbahnsteig wird durch den Neubau eines geneigten Gehweges hergestellt.

Der Gehweg besteht aus 4 Läufen, 3 Zwischenpodesten und wird beidseitig mit Winkelstützwänden mit Füllstabgeländer eingefasst.

Die geneigte Zuwegung wird mit einer lichten Breite von mindestens 2,40 m und einer maximalen Neigung von 6 % sowie einseitigem doppelten Handlauf ausgeführt (siehe Unterlage 7.1).

Die Treppe West vom Bahnsteig zum öffentlichen Bereich besitzt eine lichte Breite von 2,40 m, Blockstufen als Betonfertigteile sowie beidseitige doppelte Handläufe. Die Treppenwangen sollen mit FT-Winkelstützen realisiert werden. Beidseitig der Blockstufe sollen 15 cm breite Kehrinnen vorgesehen werden.

Die Treppe Ost soll analog zu Treppe West realisiert werden.

- Die Treppe West hat 12 Steigungen 15/30
- Die Treppe Ost hat 12 Steigungen 16/30

5.4 Ingenieurbauwerk - Stützbauwerk

Im Bereich westlich der Zuwegung ist es erforderlich die Bahnsteighinterkante durch eine Spundwand im Bahndamm abzufangen.

Die Spundwand verläuft mit einer Länge von ca. 80 m gleisparallel zur Strecke 1902 auf der bahnrechten Seite in einem Abstand von ca. 4,50 m bzw. ca. 7,0 m im Bereich des Wetterschutzhauses. Sie hat eine Stützhöhe von ca. 3,50 m ü. GOK und startet ca. bei km 28,827 und endet ca. bei km 28,906. Sie erhält als oberen

Abschluss einen Kopfbalken aus Stahlbeton. Als Absturzsicherung werden auf dem Kopfbalken Füllstabgeländer vorgesehen.

Gemäß geotechnischem Bericht ist eine geringfügige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse durch die Spundwand zu erwarten, da die Spundwand in einigen Bereichen in den Geschiebelehm einbindet. Es wird im Anstrom ein leichter Aufstau des Grundwassers erwartet, da eine Unterströmung nicht möglich ist. Der Aufstau wird gering sein, da die Spundwand in den Sanden umströmt werden kann. Zur Vermeidung von Wasserdrücken sind Entwässerungsöffnungen in der Spundwand vorgesehen.

5.5 Wegeleit- und Informationssysteme

Der Bahnsteig wird mit Wegeleit- und Informationssysteme gemäß Ausstattungskataloge von DB Station & Service AG ausgestattet.

Das neue Wegeleit- und Informationssystem umfasst, neben der Beschilderung, folgende Elemente:

- Optische/akustische Reisendeninformation (DSA+) mit Anzeige der Uhrzeit
- Blindenleitsystem (Bodenindikatoren, taktile Handläufe)

5.6 Bahnsteigausstattung

Die weitere Bahnsteigausstattung umfasst u.a. Fahrausweisautomaten im Aufgangsbereich sowie Elemente der Grundausrüstung wie Streugutbehälter, Abfallbehälter und Wetterschutzhäuser mit Sitzmöglichkeit.

5.7 Starkstromanlage, 50 Hz, Erdung

Laut übergebenen Bestandsdokumente liegen keine 50 Hz-Kabel im Bau Feld.

Für den Bahnsteig werden Beleuchtungsmaste und Verteilerschränke auf/am Bahnsteig gestellt. Des Weiteren werden alle Ausstattungselemente und elektr. Verbraucher mit Strom versorgt. Die Verlegung der Kabel erfolgt über eine Kabeltrasse. Eine Erdungsanlage für die innere Erdung wird in den Verteilungen vorgesehen.

5.8 Anlagen der Telekommunikation

Laut dem aktuellen Lageplan (Barcode 1357004099), der uns von DB KT am 22.07.2022 zur Verfügung gestellt wurde, befindet sich kein TK-Kabel im Bau Feld.

Für den Bahnsteig muss ein Dynamischer Schriftanzeiger Anzeiger (DSA+) Premium Typ 2, doppelseitig mit Akustikmodul und einem doppelseitigen Lautsprecher neben dem Fahrausweisautomat am Aufmerksamkeitsfeld installiert werden. Ebenfalls wird am DSA-Mast ein Ansagetaster und ein Digitaler Aushang Baukommunikation (DAB) montiert.

6 Tangierende Planungen

Die Gemeinde Isenbüttel sieht einen Ausbau des Vorplatzes vor, durch den die künftige Verkehrsstation Isenbüttel mit einer Bushaltestelle sowie Parkplatzanlagen P+R angebunden werden soll. Die Bauausführung soll unmittelbar nach der Fertigstellung der neuen Verkehrsstation erfolgen.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Auf den Flurstücken 73/6 und 292/73 ist ca. 3217 m² große Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Hierzu zählen sowohl die Flächen für die Zwischenlagerung von Ein- und Ausbaustoffen, Aufstellflächen für Maschinen, Geräte, Baucontainer als auch die Fläche für die Baustraße.

BE-Flächen besitzen zum Gleis hin einen Mindestabstand von 3,3 m. Die zweispurige Baustraße hat eine Breite von 6,25 m. Abgeschlossen wird die Baustraße durch eine Wendeschleife für Lastzüge mit 25 m Breite. Im Süden schließt die Baustraße an die Reuteranger Str. an. Über diese ist die An- und Abfahrt des Baustellenverkehrs via L262 (Gifhorner Straße) gewährleistet.

Der hier beschriebene und der Flächenbedarf für die Baustelleneinrichtung und Baustraße ist der Unterlage 4, Unterlage 6 bzw. Unterlage 8 zu entnehmen

8 Baudurchführung

Folgende Bauzeiten sind vorgesehen:

- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| ▪ Baufeldfreimachung: | Februar 2026 |
| ▪ Baubeginn: | Juli 2026 |
| ▪ Fertigstellung und Inbetriebnahme: | Oktober 2026 |

Für die Durchführung der Baumaßnahme in den Gefahrenbereichen der Gleise ist eine durchgehende Sperrung der Gleise für den Bahnbetrieb von 10.07.2026 bis 02.08.2026 vorgesehen.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Folgende Belange des Umweltschutzes sind bei dem beantragten Vorhaben maßgeblich betroffen:

- Eingriffsregelung (siehe Unterlagen Nr. 10)

Die Herstellung der Verkehrsstation Isenbüttel stellt nach § 14 BNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Daher wurde ein Landschaftspflege-rischer Begleitplan (LBP) erarbeitet.

- Artenschutz (siehe Unterlagen Nr. 11)

Für die Prüfung, inwieweit bei dem Vorhaben mit artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu rechnen ist (§§ 44 ff. BNatSchG), wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt.

- Wasserrecht (siehe Unterlagen Nr. 13)

Im Fachbeitrag Wasserrahmen-Richtlinie wurde geprüft, ob das Vorhaben mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. den spezifischen Bewirtschaftungszielen vereinbar ist.

- Lärm- und Erschütterungsschutz (siehe Unterlagen Nr. 12)

Die Baumaßnahmen wurden einer schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung unterzogen.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

9.2.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Nach § 13 und § 15 (1) BNatSchG ist der Eingriffsverursacher verpflichtet, alle mit einem Vorhaben verbundenen vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Dies ist durch Vermeidungsmaßnahmen umzusetzen. Folgende allgemeine Vermeidungsmaßnahmen sind im Rahmen des Vorhabens vorgesehen:

- **Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen:** Ausschließlich bauzeitlich beanspruchte Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.
- **Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase:** Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) mit den darauf beruhenden Verordnungen (BImSchV) ist zu beachten. Das Ziel der Maßnahme besteht insbesondere darin, die baubedingten Schadstoff- und Lärmemissionen auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Zur Reduzierung dieser Emissionen sind emissionsarme Baumaschinen und -fahrzeuge entsprechend dem aktuellen Stand der Technik (definiert als 32. Verordnung des BImSchG, Geräte- und Maschinenlärmverordnung) zu verwenden.
- **Schutz von Biotopen in der Bauphase:** Im Zuge der Realisierung des Bauvorhabens besteht die Gefahr der mechanischen Schädigung von angrenzenden Gehölzbiotopen sowie die Verdichtung des Wurzelraumes. Zum Schutz der Gehölze sind Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 sowie RAS-LP 4 zu realisieren. Entsprechend werden dem Baufeld benachbarte Biotope für die gesamte Dauer der Baumaßnahme durch einen Biotopschutzzaun geschützt.
- **Ansaat der Böschung und Bahnnebenanlagen:** Das Ziel der Maßnahme besteht darin, nach Fertigstellung der Böschungen eine Ansaat mit einer autochthonen regionalen Saatgutmischung für Landschaftsrasen durchzuführen. Die Zusammensetzung der Saatgutmischung erfolgt in Abhängigkeit von den Standortbedingungen und der Exposition (Neigung) des jeweiligen Standortes. Die Rasenansaat führt zur Vermeidung von Bodenerosion sowie zur

Beschleunigung der Vegetationsentwicklung einschließlich einer Verbesserung und kurzfristigen Wiederaufnahme der abiotischen Funktionen des Bodens.

- **Artgerechte Baufeldfreimachung (Vögel):** Als Zeitraum für die Beseitigung von Gehölzbiotopen ist in Anlehnung an § 39 BNatSchG die Periode 01.10. bis 28.02. zu wählen und dadurch die Ansprüche der betroffenen Vogelarten (insbes. Freibrüter) zu berücksichtigen und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Außerhalb der Gehölzbiotope darf der Oberboden nur im Zeitraum von 01.09. bis 28.02. abgeschoben werden (Schutz der Bodenbrüter). Die Maßnahme dient der Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen der Avifauna.
- **Reptilienschutzzaun und Kontrolle/Abfangen von Zauneidechsen:** Das Ziel der Maßnahme besteht darin, die Tötung und Verletzung von Zauneidechsen und damit das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG zu vermeiden. Dies wird durch das Stellen eines Reptilienschutzzaunes sowie durch Absammeln und Umsetzen der Tiere erreicht.

Für die Bauphase (einschließlich deren Vor- und Nachbereitung) wird eine **umweltfachliche Bauüberwachung** vorgesehen, die die tatsächliche Wirksamkeit der festgelegten Maßnahmen gewährleisten soll.

9.2.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Zusätzlich sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen, die ihren Ursprung in der Bewältigung artenschutzrechtlicher Bestimmungen haben:

- **Artgerechte Baufeldfreimachung:** Erläuterung der Maßnahme siehe Kap. 9.2.1.
- **Reptilienschutzzaun und Kontrolle/Abfangen von Zauneidechsen:** Erläuterung der Maßnahmen siehe Kap. 9.2.1.

Für die Bauphase (einschließlich deren Vor- und Nachbereitung) wird eine **umweltfachliche Bauüberwachung** vorgesehen, die die tatsächliche Wirksamkeit der festgelegten Maßnahmen gewährleisten soll.

9.2.3 Lärm- und Erschütterungsschutz

Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen:

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und demzufolge auch keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Schall- bzw. Erschütterungsimmissionen gegeben, dementsprechend sind keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen:

Zur Minimierung von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und damit von potenziellen Betroffenheiten während des Baubetriebs werden nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen

Durch das beauftragte Bauunternehmen werden ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik entsprechen (siehe 32. BImSchV)

- Die Baustelle wird zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots geplant, eingerichtet und zu betrieben.
- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
- Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen.
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).

Ein Maßnahmenkonzept bzgl. baubedingter Erschütterungen ist nicht erforderlich.

9.2.4 Wasserrecht

Bei Beachtung der im LBP bereits genannten Maßnahmen sind auf Grundlage des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie keine darüber hinausgehenden weiteren Maßnahmen erforderlich. Detaillierte Angaben sind dem Fachbeitrag zur WRRL in der Unterlage 13 zu entnehmen.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Nach Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen verbleiben kompensationspflichtige Konflikte:

- der anlagebedingte Verlust von Biotopen (Gehölze und Offenland),
- der anlagebedingte Verlust von Zauneidechsen-Lebensräumen,
- der anlagebedingte Verlust von Heuschrecken-Lebensräumen (Blauflügelige Ödlandschrecke, Italienische Schönschrecke) sowie
- der bau- und betriebsbedingte Verlust von Vogel-Lebensraum durch Störung (Rebhuhn).

Für den Verlust von Biotopen (Gehölze, Offenland) ist die Umwandlung von intensiv genutztem Grünland in einen Ruderalstandort im Umfeld des Vorhabens vorgesehen

(DB-externe Flächen). Zudem werden Biotopaufwertungsmaßnahmen im Flächenpool „Rolfsbütteler Feld“ umgesetzt.

Für den Verlust der Zauneidechsen-Lebensräume werden in der direkten Umgebung der Baumaßnahme und damit im räumlich-funktionalen Zusammenhang neue Lebensräume angelegt (im Größenverhältnis 1:1), die ebenfalls einen Lebensraum für Heuschrecken darstellen.

Für das Brutpaar des Rebhuhns konnten keine geeigneten und verfügbaren Flächen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Lebensraum im Vorhabengebiet ermittelt werden. Daher werden im Rahmen des Flächenpools „Rolfsbütteler Feld“ kompensatorische Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) durchgeführt, mit denen Lebensräume für das Rebhuhn geschaffen werden.

Die Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wird durch die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen abgedeckt. Die Beeinträchtigungen der abiotischen und biotischen Naturgüter im Bereich des Vorhabens werden damit in vollem Umfang kompensiert.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Menschen und menschliche Gesundheit

Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen:

Für den Schienenwegebau enthalten die §§ 41 - 43 und 50 BImSchG sowie die 16. BImSchV die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Diese Vorschriften verpflichten den Baulastträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BIm-SchG).

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und damit auch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV gegeben.

Die Beurteilung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen erfolgt auf Grundlage der einschlägigen Sachverständigenäußerungen in der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) bzw. den aus den Vorgaben der 24. BImSchV vom Februar 1997 ableitbaren Zumutbarkeitsschwellen für Innenraumpegel sowie höchst-richterlichen Rechtsprechungen.

Da kein erheblicher baulicher Eingriff gegeben ist, wird sich die gegenwärtig vorhandene Immissionssituation durch Erschütterungen und Sekundärluftschall ebenfalls nicht signifikant bzw. wesentlich ändern.

Baubedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen:

Die baubedingten Schallimmissionen durch die Baumaßnahme wurden nach den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt.

Auf Basis eines Berechnungsmodells sowie des voraussichtlichen Bauablaufs wurden die baubedingten Schallimmissionen in der Nachbarschaft ermittelt. Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass in der Bauphase mit Rammarbeiten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an Gebäuden im Umfeld der Baumaßnahme nicht eingehalten werden können.

Zur Minimierung von potenziellen Betroffenheiten werden demzufolge organisatorische, technische oder konstruktive Maßnahmen zur Minderung der Geräusche gemäß Kap. 9.2 durchgeführt.

In diesen Maßnahmen stecken somit Potenziale zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Auf Basis der geplanten Bauverfahren sind durch die baubedingten Erschütterungen potenzielle Betroffenheiten für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit geringerem Abstand als 40 m zur Baumaßnahme nicht auszuschließen.

Der Abstand zwischen den jeweiligen Erregerquellen an der Baumaßnahme bzw. der schutzbedürftigen Bebauung beträgt an keinem Gebäude weniger als 60 m.

Demzufolge werden keine relevanten baubedingten Erschütterungsimmissionen auftreten. Auch etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten.

Infolgedessen ist bei baubedingten Erschütterungen kein Schutzmaßnahmenkonzept notwendig.

9.4.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Biotope:

Es wurde eine Biototypenkartierung im Umfeld des Eingriffsbereiches durchgeführt. Geschützte Biotope oder geschützte/gefährdete Pflanzen kommen innerhalb des Eingriffsbereichs nicht vor.

Es sind Biototypen von sehr geringer bis sehr hoher Bewertung vertreten.

Nach Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen verbleiben kompensationspflichtige Konflikte: Der dauerhafte Verlust von Offenland- und Gehölzbiotopen wird im direkten Umfeld des Vorhabens durch eine Biotopaufwertungsmaßnahme (Extensivierung von intensivem Grünland) kompensiert. Darüber hinaus werden im Flächenpool „Rolfsbütteler Feld“ Maßnahmen umgesetzt.

Tiere:

Der Gleiskörper sowie die unmittelbar angrenzenden Vegetationsstrukturen weisen Habitate für die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) sowie die Heuschreckenarten Blaüflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) und Italienische Schönschrecke (*Calliptamus italicus*) auf. Es ist davon auszugehen, dass die Arten auch im

Eingriffsbereich vorkommen. Durch die Baumaßnahmen kommt es zu einem temporären bzw. dauerhaften Verlust von Lebensräumen der o.g. Arten. Für den anlagebedingten Verlust der Lebensräume werden im direkten Umfeld der Baumaßnahme im Anschluss an die bestehenden Habitate im Größenverhältnis 1:1 neue Lebensräume angelegt.

Durch die Vermeidungsmaßnahme der artgerechten Baufeldfreimachung werden Auswirkungen auf Arten der Avifauna weitgehend vermieden. Das Rebhuhn wurde im Rahmen der Brutvogelkartierung in unmittelbarer Nähe zur geplanten Verkehrsstation nachgewiesen. Da durch die bau- und betriebsbedingten Immissionen mit einer Abnahme der Habitateignung bzw. dauerhaften Vergrämung der Art zu rechnen ist, werden für den Verlust der Brutstätte im Flächenpool „Rolfsbütteler Feld“ neue Lebensräume für die Art geschaffen.

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

9.4.3 Klima und Luft

Für das betrachtete Vorhaben können aufgrund der zu erwartenden Eingriffe und der maximal mittleren Bedeutungen der Schutzgutfunktionen des Schutzgutes Klima und Luft relevante Wirkungen des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden.

9.4.4 Landschaft

Für das betrachtete Vorhaben können aufgrund der zu erwartenden Eingriffe und der maximal mittleren Bedeutungen der Schutzgutfunktionen des Schutzgutes Landschaft relevante Wirkungen des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden.

9.4.5 Boden und Fläche

Für das betrachtete Vorhaben können aufgrund der zu erwartenden Eingriffe und der maximal mittleren Bedeutungen der Schutzgutfunktionen des Schutzgutes Boden relevante Wirkungen des Vorhabens von vornherein ausgeschlossen werden.

9.4.6 Wasser

Im Zuge der geplanten Maßnahme des Neubaus der Verkehrsstation Isenbüttel wurde untersucht, ob durch die Maßnahme ein Konflikt mit den Zielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) (RL 2000/60/EG) möglich ist. Durch den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie das hydrogeologische Gutachten wurden bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren identifiziert und prognostiziert, ob diese messbare Beeinträchtigungen auf die Qualitätskomponenten des Oberflächenwasserkörpers oder den Grundwasserkörper haben können.

Der zum Bauvorhaben nächstgelegene berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper ist die „Hehlenriede“. Es wird weder direkt noch indirekt in den OWK eingegriffen und

unter Berücksichtigung aller einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen können baubedingte negative Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Der Wirkraum des Neubaus befindet sich im Bereich des Grundwasserkörpers „Obere Aller Lockergestein links“. Im Rahmen des Vorhabens soll das anfallende Niederschlagswasser über Versickerungsmulden und Versickerungsrigolen wieder dem Grundwasserkörper zugeführt werden. Die Versickerungsanlagen sind gemäß des Arbeitsblattes DWA-A 138 und des Merkblattes DWA-M 153 regelkonform und ausreichend dimensioniert, sodass sich dadurch keine negativen Beeinträchtigungen auf den GWK ergeben. Des Weiteren wurden durch das Hydrogeologische Gutachten festgestellt, dass das Einbringen von Spundwänden keine nachteiligen hydraulischen oder hydrochemischen Auswirkungen auf den GWK hat und gemäß einer durchgeführten Worst-Case Berechnung der Aufstau des Grundwassers im tolerierbaren Bereich ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass keine Konflikte mit den Zielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (RL 2000/60/EG) oder den Bewirtschaftungszielen gemäß § 27 und § 47 WHG bestehen.

9.4.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Denkmäler befinden sich nicht im unmittelbaren Eingriffsbereich oder in der weiteren Umgebung des Eingriffs.

9.4.8 Wechselwirkungen zwischen den Naturgütern

Im Zuge des Bauvorhabens sind keine negativen Wechselwirkungen zwischen den Naturgütern zu erwarten.

9.5 Rechtliche Bewertung

9.5.1 Menschen und menschliche Gesundheit

Schall- und Erschütterungen

Es ist beim vorliegenden Vorhaben kein erheblicher baulicher Eingriff damit auch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV gegeben. Insofern entstehen durch die Baumaßnahme keine nachteiligen Einwirkungen auf die bestehende schutzbedürftige Nachbarschaft aus den Schienenverkehrsgeräuschen.

In den vorgesehenen Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen stecken umfangreiche Potenziale zur Verringerung der baubedingten Immissionen, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

9.5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

UVP:

Zur Klärung der umweltplanerischen Anforderungen an das Vorhaben wird eine Umwelterklärung vorgelegt. Eine UVP-Pflicht gemäß § 5 UVPG besteht aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht.

Eingriffsregelung:

Die Zulassungsvoraussetzungen gem. § 15 BNatSchG liegen vor. Die vermeidbaren Beeinträchtigungen lassen sich vermeiden und die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch eine geeignete Kompensationsmaßnahme kompensiert. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

FFH-Gebietsschutz:

Aufgrund der Entfernung zum Vorhaben sind FFH- oder Vogelschutzgebiete (SPA: Special Protection Area) nicht vom Vorhaben betroffen. Somit ist das Vorhaben im Sinne des § 34 BNatSchG verträglich.

Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. § 44 (1) Nr. 1 - 3 BNatSchG können unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht gänzlich vermieden werden. Für das Rebhuhn wird der Verbotstatbestand Störung § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG erfüllt, somit ist für die Art eine Ausnahmeprüfung gem. § 45 BNatSchG erforderlich.

Für das Vorhaben werden die einschlägigen Ausnahmevoraussetzungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erfüllt. Es liegen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, und zumutbare Alternativen, die zu keinen oder geringeren Beeinträchtigungen des Rebhuhns führen, sind nicht gegeben. Zur Stärkung der regionalen/überregionalen Population des Rebhuhns werden im Rahmen des Flächenpools „Rolfsbütteler Feld“ in ca. 10 km Entfernung zum Vorhaben kompensatorische Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) durchgeführt. Die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine Zulassung des Vorhabens liegen damit vor.

9.5.3 Landschaft

Landschaftsschutz

Eine Betroffenheit von Schutzgebieten gem. § 23 bis § 28 BNatSchG sowie von geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG besteht nicht.

9.5.4 Wasser

Im Rahmen des wasserrechtlichen Fachbeitrags wurde untersucht, ob durch das Vorhaben Neubau der Verkehrsstation Isenbüttel ein Konflikt mit den Zielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) (RL 2000/60/EG) möglich ist. Der zum Bauvorhaben nächstgelegene berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper stellt die „Hehlenriede“ (DERW_DENI_14057) dar. Das Vorhaben befindet sich im Bereich des Grundwasserkörpers „Obere Aller Lockergestein links“ (DEGB_DENI_4_2110). Durch den geplanten Neubau der Verkehrsstation kann bei Einhaltung aller gängigen Vorschriften und einschlägiger DIN-Normen eine messbare Beeinträchtigung auf den

Oberflächenwasserkörper sowie den Grundwasserkörper ausgeschlossen werden. Es besteht kein Konflikt mit den Zielen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (RL 2000/60/EG) oder den Bewirtschaftungszielen gemäß § 47 WHG.

Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Durch das Vorhaben besteht keine Gefährdung der Bewirtschaftungsziele der WRRL gemäß §§ 27, 44 und 47 WHG.

Damit liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach dem jeweils benanntem Fachrecht des Umweltschutzes vor.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Durch die Anlage des Bahnsteiges wird jedoch Grunderwerb von 136 m², Flurstück 73/6 erforderlich.

Darüber hinaus müssen für die Umsetzung der Baumaßnahme bzw. für die Baustraße und Baustelleneinrichtungsflächen – ca. 3002 m², Flurstück 73/6 sowie ca. 215 m², Flurstück 292/73, vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Die betroffenen Grundstücke sind im Grundbuch unter der Gemarkung Isenbüttel vermerkt.

Der genaue Umfang ist dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) sowie den Grunderwerbsplänen (Unterlage 5.1) zu entnehmen.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Zufahrtbereich der Baustelle befinden sich zwei unterirdisch verlegte Leitungen (BW-Nummer 20 und 21) des Wasserverbandes Gifhorn. Diese werden im Zuge der Baumaßnahme gesichert bzw. geschützt.

Weitere Informationen sind aus der Unterlage 4 bzw. Unterlage 9 zu entnehmen.

10.3 Straßen und Wege

Während der Bauzeit wird eine zweispurige Baustraße errichtet. Abgeschlossen wird die Baustraße durch eine Wendeschleife für Lastzüge mit 25 m Breite. Im Süden schließt die Baustraße an die Reuteranger Str. an. Über diese ist die An- und Abfahrt des Baustellenverkehrs via L262 (Gifhorer Straße) gewährleistet. (Siehe auch Kapitel 7 Temporär zu errichtende Anlagen.)

Der Bahnsteig in Isenbüttel wird im Endzustand über Gehwege an die öffentlichen Straßen angeschlossen. Im Süden verbindet ein Gehweg die Reuteranger Straße mit dem Bahnsteig. Ein anderer Gehweg schließt die östliche Treppe des Bahnsteiges an einer vorhandenen Fußgängerbrücke an. Die Reuteranger Straße wird bis zum

Bahnsteig verlängert, wo eine Bushaltestelle direkt vor dem Bahnsteig entstehen soll. Die Errichtung des Vorplatzes inkl. Bushaltestelle mit Ausstattung, Gehwege und Straßen erfolgt als tangierende Maßnahme durch die Stadt Isenbüttel.

10.4 Kampfmittel

Gemäß BGB trägt der Bauherr die Risiken des Baugrundes, die zu einer Gefährdung von Mensch und Umwelt führen können. Der Umgang mit Kampfmitteln wird über das Länderrecht geregelt. Ein Gesetz oder eine Kampfmittelverordnung sind für das Land Niedersachsen nicht erlassen worden. In Niedersachsen sind Verhaltensregeln bei Gefahren durch Kampfmittel sowie zur Abwehr dieser Gefahr insbesondere Zuständigkeiten und Kostenregelungen in dem Merkblatt „Kampfmittelbeseitigung Niedersachsen; Hinweise, Informationen und Empfehlungen (Stand: Juli 2019) vom LGLN (Landesamt Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen) definiert. Das Merkblatt bezieht sich auf die DGUV-I 201-027 (DGUV-Information, Handlungsanleitung zur Gefährdungsbeurteilung und Festlegung von Schutzmaßnahmen bei der Kampfmittelräumung der BG Bau) und auf die BFR-KMR (Baufachliche Richtlinien Kampfmittelräumung; Arbeitshilfe zur Erkundung, Planung und Räumung von Kampfmitteln auf Liegenschaften des Bundes, vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). Die DGUV-I 201-027 und die BFR-KMR definieren die Vorgehensweise im Umgang mit kampfmittelverdächtigen Flächen unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik und sind bei den durchzuführenden Räumarbeiten stets zu befolgen. Die Verfahrensabläufe für Niedersachsen sind in der BFR-KMR unter dem Kapitel A-1.3.9 beschrieben.

Mit dem Ziel die Gefahrensituation im Vorfeld der Maßnahme zu bewerten, wurde das LGLN beauftragt eine Luftbilddauswertung durchzuführen. Gemäß Stellungnahme BA-2021-01427 aus dem Jahr 2021 wird basierend auf den vorliegenden Luftbildern keine Kampfmittelbelastung hinsichtlich Abwurfmunition vermutet.

Um die Informationstiefe zu erhöhen, wurde zudem die Luftbilddatenbank (LBDB) Dr. Carls GmbH damit beauftragt eine Kampfmittelrisikoprüfung für das gesamte Bau- und Feld durchzuführen. Die Stellungnahme erfolgte im Jahr 2021 vom Subunternehmen der LBDB Dr. Carls GmbH, Bombs Away B.V.

Für das Projekt „Neubau der Verkehrsstation Isenbüttel“ konnte gemäß Kampfmittelrisikoprüfung „Isenbüttel, Strecke 1902, KM 28,5 – 29,4“ mit der Nummer: 210415603 keine potentielle Kampfmittelbelastung ermittelt werden. Die Flächen werden gemäß der BFR-KMR in Kategorie 1 eingeordnet.

Kategorie 1 der BFR-KMR Kap. 5.2, S. 46: Der Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt. Außer einer Dokumentation besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme fallen im Zuge der Bauausführung Aushub- und Abbruchmaterialien, Oberbaumaterial sowie weitere Abfälle verschiedenster Art an.

Die Entsorgung der Abfälle erfolgt nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen. Die Dokumentation des Entsorgungsvorgangs sowohl von gefährlichen Abfällen, als auch von nicht-gefährlichen Abfällen erfolgt über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV).

Unter Beachtung der DB Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen realisieren“ wurde projektbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) gemäß FRil 137.0101 durch das Kundenteam Altlasten- und Entsorgungsmanagement (CR.R 051) erarbeitet. Ziel ist es, alle im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Abfälle nach Art und Menge zu erfassen sowie quantitativ und qualitativ zu bewerten und optimal zu entsorgen bzw. wieder zu verwerten.

Im Rahmen des 4-Stufen-Programms „Ökologische Altlasten“ wurde der Standort 5379 Meine durch eine historische Erkundung und durch eine orientierende Untersuchung altlastentechnisch bewertet. Dabei wurden keine Altlastenverdachtsflächen oder Kontaminationsflächen festgestellt.

Im Zuge der geotechnischen Untersuchungen wurden sowohl der Schotter als auch der Boden beprobt und durch Laboranalysen auf erhöhte Schadstoffkonzentrationen untersucht. Somit können die anfallenden Materialien aus dem Gleisbereich vorab abfallrechtlich eingestuft werden.

Die entnommenen Bodenproben im Boden und der Auffüllung bis zu einer Tiefe von maximal 3,30 m wurden gemäß LAGA TR Boden untersucht. Die Auswertung hat ergeben, dass alle Parameter den Zuordnungswerten Z 0 entsprechen. Die Analyse des Schotters wurde nach der Ril 880.4010 vorgenommen, wobei der abgesiebte Feinkornanteil nach LAGA auf Grund des erhöhten Anteils an Herbiziden dem Zuordnungswert > Z 2. Die untersuchten aufgefüllten Sande des Bahndamms sind gemäß LAGA TR Boden aufgrund erhöhter Herbizidgehalte dem Zuordnungswert > Z 2 zuzuordnen.

Da es sich bei den durchgeführten abfalltechnischen Voruntersuchungen um erste orientierende Untersuchungen handelt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der Baumaßnahme auch gefährliche Abfälle anfallen können. Beim Umgang mit gefährlichen Abfällen werden die entsprechenden Sicherheitsvorschriften (u.a. DGUV-Regel 101-004 „Kontaminierte Bereiche“) beachtet.

Unabhängig von der Durchführung abfalltechnischer Voruntersuchungen werden alle anfallenden Aushubmassen baubegleitend einer abschließenden Haufwerksanalytik unterzogen.

Zur Realisierung des Vorhabens ist die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen erforderlich, die teilweise über die für das Vorhaben selbst benötigten Flächen hinausgehen (sog. Baustelleneinrichtungsflächen). Für die temporäre Bereitstellung zur Entsorgung und ggf. Behandlung von Aushub- und Abbruchmassen sind Bereitstellungsflächen notwendig, die nicht mit Baustelleneinrichtungsflächen gleichzusetzen sind. Lage und Umfang der Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen sind in den Baustelleneinrichtungsplänen dargestellt. Die wesentlichen Parameter bei der Auswahl dieser Flächen waren Örtlichkeit und Nähe zur Bahntrasse, kurzfristige Erreichbarkeit über Hauptverkehrsstraßen, überwiegende Nutzung von DB-eigenen Grundstücken, die Lage von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten sowie eine möglichst geringe Beeinträchtigung der umgebenden Wohnbebauung. Alle Baustelleneinrichtungsflächen stehen in einem engen funktionalen Zusammenhang mit der beantragten Baumaßnahme und sind für die Realisierung des Vorhabens erforderlich.

Die Bereitstellung der ausgebauten Abfälle erfolgt sortenrein getrennt nach Abfallarten und Belastungsklassen in Haufwerken mit einer Größe von 500 m³. Auf den Bereitstellungsflächen wird darüber hinaus die Beprobung für die anschließende Deklarationsanalytik durchgeführt. Die Bereitstellungsflächen werden zum Schutz von Boden und Gewässern so eingerichtet (Vlies, Folie, Vlies, auflagernde mineralische Arbeitsschicht) und betrieben, dass Schadstoffeinträge in den Untergrund verhindert werden. Gefährliche Abfälle werden zum Schutz gegen Auswaschen durch Niederschlagswasser und gegen Staubverwehung mit Folie abgedeckt.

10.6 Kapazität

Die Verkehrsstation wird an eine Bushaltestelle und P+R Anlage angeschlossen, damit entsteht eine komfortable Umsteiganlage, die die verkehrliche Situation in Isenbüttel deutlich verbessert. Bei geplantem 1 h-Takt wird es 40 Zughalte je Tag geben. Ab ca. 2023 ist die Einführung eines 30 min-Taktes auf der Teilstrecke zwischen Braunschweig Hbf und Gifhorn Stadt geplant, was zu einer Erhöhung der Zughalte auf 72 führen wird.

Entsprechend den Prognosen des Regionalverbandes auf das Jahr 2050, wird ein Reisendenaufkommen von 350 Reisenden je Tag vorausgesagt.

Abkürzungen

Abkürzung	Erklärung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALKIS®	Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BE	Baustelleneinrichtung
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Bf	Bahnhof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
CEF-Maßnahmen	Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality-measures); auch: vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen
DB	Deutsche Bahn
DSA	dynamischer Schriftanzeiger
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
FCS-Maßnahmen	Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands (favourable conservation status-measures)
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GW	Grundwasser
HQ	Hochwasser (aus ‚hoch‘ und Abflussmenge Q)
IvI	Ingenieurvermessung Lage
KV	Kompensationsverordnung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan

Abkürzung	Erklärung
MBPIG	Magnetschwebebahnplanungsgesetz
PF-RL	Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes
PRM	Personen mit eingeschränkter Mobilität (persons with reduced mobility)
PU	Personenunterführung
RB	Regionalbereich
SAP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SO	Schienenoberkante
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VSchRL	Vogelschutzrichtlinie
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	EU-Wasserrahmenrichtlinie
WSH	Wetterschutzhaus

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Lage im Netz (Quelle: OpenStreetMap).....	5
Abbildung 2 - Variante 1: Zuwegung quer zum Bahnsteig	6
Abbildung 3 - Variante 2: Zuwegung parallel mit Grünfläche	6
Abbildung 4 - Variante 3: Zuwegung parallel kompakt.....	7
Abbildung 5 - Ausbau des Vorplatzes, Entwurf Stadt Isenbüttel	7