



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: 04.11.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3544286

581ppb/019-2025#022

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „ABS Verden-Wunstorf: Aufhebung BÜ „Hämelhauser Kirchweg“, Bahn-km 71,885 bis 71,885 der Strecke 1740 Wunstorf - Bremerhaven in Eystrup

Bezug: Antrag vom 27.08.2025, Az. G.016220119

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. 2 UVPG.

Das Vorhaben hat die Aufhebung des Bahnübergangs Hämelhauser Kirchweg in der Gemeinde Hassel (Weser) bei Streckenkilometer 71,885 zum Gegenstand. Der Bahnübergang dient vorrangig der Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen, stellt jedoch auch eine lokale Verbindung für Anlieger dar und ermöglicht landwirtschaftlichen Betrieben die Anbindung an die Geschäftsstelle der Regionalen Wirtschafts-Gesellschaft (RWG) in Eystrup. Das Vorhaben

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

umfasst den Rückbau der technischen Sicherungsanlage, der Gleiseindeckung und Straßenbefestigung sowie die Wiederherstellung des Regelgleisprofils. Der ehemalige Bahnübergangsbereich wird durch Entsiegelung und bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen landseitige Befahrung geschützt. Zur Sicherstellung der verkehrlichen Funktion erfolgt der Ausbau alternativer Routen über den Rethemer Weg, An der Flage und den Moorweg. Die bauliche Anpassung dieser Umleitungsstrecken gewährleistet die Erreichbarkeit aller betroffenen Flächen auch nach dem Rückbau des Bahnübergangs.

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 handelt sich um eine sonstige Betriebsanlage 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 dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. 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 das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 1 und 5 UVPG i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. 14.8.3 Anlage 1 UVPG durchzuführen.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach 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 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.

Baubedingte Vorhabenmerkmale

Im Rahmen der Baumaßnahme werden insgesamt vier Baustelleneinrichtungs- sowie Bereitstellungsflächen (BE-Flächen) eingerichtet. Dabei werden sowohl Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn als auch temporär genutzte Grundstücke Dritter verwendet. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme beträgt ca. 12.372 m² (betroffene Schutzgüter: Pflanzen, Tiere, Boden, Wald). Insgesamt werden durch die Baumaßnahme Vegetationsbestände in einer Größenordnung von ca. 4.050 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Die bauzeitliche Befestigung von Flächen umfasst 4.095 m². Im Rahmen des Baugeschehens kommt es zu Erschütterungen und Staub- bzw. Verbrennungsemissionen. Die Dauer der Bauarbeiten ist mit ca. 213 Tagen angesetzt. Der Baubeginn ist für das 4. Quartal 2028 geplant. Eine Kumulation der Vorhaben im Sinne des § 10 UVPG ist nicht gegeben.

Anlagebedingte Vorhabenmerkmale

Die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme beträgt 7.453 m². Durch den Ausbau alternativer Routen über den Rethemer Weg, den Wirtschaftsweg „An der Flage“, den Moorweg und die Schienenüberführung der Heidhüser Straße ist eine dauerhafte Neuversiegelung von 5.305 m² vorgesehen. Dies umfasst eine dauerhafte Beseitigung der Pflanzendecke (Vegetation) von 1.430 m² und eine dauerhafte Waldumwandlung von 150 m² (betroffene Schutzgüter: Pflanzen, Tiere, Boden, Wald). Es findet dauerhafter Rückbau von 155 m² versiegelter Fläche statt.

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

Der Bahnübergang Hämelhauser Kirchweg dient insbesondere der Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen, stellt jedoch auch eine lokale Verbindung für Anlieger dar und ermöglicht landwirtschaftlichen Betrieben die Anbindung an die Geschäftsstelle der Regionalen Wirtschafts-Gesellschaft (RWG) in Eystrup. In unmittelbarer Umgebung des Bahnübergangs befinden sich forstwirtschaftliche Flächen, Privatgrundstücke sowie Gewerbe. Im weiteren Umfeld schließen sich landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzte Flächen, weitere Siedlungsstrukturen sowie ein See (ehemaliges Abbaugewässer) an.

Qualitätskriterien

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens finden sich seltene und kulturhistorische Bodentypen (mittlerer Braunerde-Podsol, sehr tiefer Podsol-Regosol).

Im Umfeld des Bahnübergangs bietet der Gleisbereich mit der angrenzenden krautigen oder strauchigen Vegetation aufgrund der offenen Sonnenplätze im Gleisschotter und der benachbarten Vegetation mit Jagd- und Versteckmöglichkeiten den geeigneten Lebensraum für verschiedene Vertreter der Reptilien. Im angrenzenden Wald ist mit Baum- und Gebüschbrütern aus der Gruppe der Vögel zu rechnen und verschiedene Strukturen an Bäumen (Höhlen, Rindenspalten) bieten Quartierpotenzial für Fledermäuse. Der See (ehemaliges Abbaugewässer) stellt einen Lebensraum für Amphibien und Libellen dar.

Schutzkriterien

Das Vorhaben befindet sich in der naturräumlichen Einheit „Nienburg-Eystruper Dünen-Terrassenstreifen“ im Naturraum „Mittelweser“ in der naturräumlichen Region Weser-Aller-Flachland.

Das Vorhaben befindet sich in keinerlei Schutz- (Naturpark, NSG, LSG, FFH, VSG) oder Überschwemmungsschutz- und Wasserschutzgebieten. Das nächstgelegene Naturschutzgebiet (NSG HA 00010 „Alhuser Ahe“) befindet sich etwa 1,7 km entfernt in westlicher Richtung. Das Landschaftsschutzgebiet LSG NI 00069 „Fledermauswälder nördlich Nienburg“ befindet sich ebenso wie das deckungsgleiche FFH-Gebiet 3021-335 „Mausohr-Habitate nördlich Nienburg“ in ca. 3,3 km Entfernung in südöstlicher Richtung. Aufgrund der großen Entfernungen zu den jeweiligen Schutzgebieten wird von keiner Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausgegangen. Der ca. 7 ha große See südlich zum Moorweg (nordwestlich zum Bahnübergang) ist zusammen mit den Verlandungs-/Uferbereichen als geschütztes Biotop im Sinne des (§ 30 BNatSchG) ausgewiesen (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) S. 11).

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

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 ist mit Erschütterungen zu rechnen. Aus dem Gutachten zur „Baulärmuntersuchung gemäß AVV Baulärm und Untersuchung der baubedingten Erschütterungen gemäß DIN 4150“ vom 03.12.2024 wird deutlich, dass die Richtwerte der AVV Baulärm nur im Bereich des Knotenpunktes Rethemer Weg und des aufzulösenden Bahnübergangs überschritten werden. Die effektive Dauer der dafür maßgeblichen Bautätigkeiten beschränkt sich jedoch auf etwa 9 Tage in Bauphase 2 am Knotenpunkt bzw. 7 Tage (inkl. 2 Nächte) in Bauphase 5 am Bahnübergang. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte beschränken sich auf die nächstgelegenen Wohngebäude. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch Schienenverkehr, dürften die maximal zu erwartenden Beurteilungspegel durch Baulärm im Nachtzeitraum deutlich unterhalb der Vorbelastung liegen. Da in der Sperrpause keine Züge verkehren, ist es während der Bauarbeiten bezogen auf die Beurteilungspegel daher sogar leiser als üblich. Im Ergebnis sind die baubedingten Beeinträchtigungen zeitlich begrenzt und können durch die im Gutachten aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen minimiert werden, so dass weder eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung noch eine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer anzunehmen ist.

Für die durch die Baumaßnahme bedingten dauerhaften Änderungen der Verkehrsführung wurden die betriebsbedingten Schallimmissionen gemäß 16. BImSchV untersucht. Die Berechnungen zeigen, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte an den nächstgelegenen Wohngebäuden eingehalten werden. Lediglich am Rethemer Weg ergeben sich geringfügige Mehrbelastungen, diese liegen jedoch weiterhin unterhalb der Zumutbarkeitsschwellen.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Trotz der Einhaltung bestehender Umweltstandards sowie allgemeiner und artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen kommt es durch die Aufhebung des Bahnübergangs Hämelhauser Kirchweg und der teilweisen Ausweitung der Wirtschaftswege (Ersatzwege) zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Biotopen. Unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes:

Die bauzeitlich beanspruchten Flächen werden nach Beendigung der Bautätigkeiten wiederhergestellt (LBP, Maßnahme 002_V: Wiederherstellung Sträucher, Maßnahme 004_V:

Bauzeitlicher Bodenschutz und Bodenmanagement), sodass sie dem Naturhaushalt kurz- bis mittelfristig wieder als potentieller Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung stehen. Ein bauzeitlicher Gehölzschutz für Bäume in unmittelbarer Nähe zu den Baustelleneinrichtungsflächen und dem Ausbauvorhaben (Wirtschaftswege) wird beachtet (LBP, Maßnahme 005_V: Bauzeitlicher Gehölzschutz).

Für die zu rodende Gehölze sowie die zu versiegelnden Vegetationsflächen sind biotopwertbezogene Ausgleichspflanzungen und Ersatzaufforstungen vorgesehen (LBP, Maßnahme 006_A: Biotopwertbezogene Ausgleichspflanzungen Rethemer Weg, Maßnahme 007_W: Ersatzaufforstung Darloge, Maßnahme 008_A: Funktionsspezifische Ausgleichspflanzungen Rethemer Weg). Zudem wird ein fachgerechter Bauablauf durch die umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt (LBP, Maßnahme 001_V: Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)).

Durch die Versiegelung entstehen keine über den Vorhabenstandort hinauswirkenden Wirkungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Die Lebensräume für Tiere und Pflanzen bleiben großräumig erhalten, weshalb die Reichweite durch die Versiegelung gering ist. Die direkt betroffenen Vorhabenbereiche befinden sich am Rand der bestehenden Wirtschaftswege und haben eine geringe Bedeutung für die Vielfalt von Tierarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt. Unter Einhaltung der gesetzlichen Rodungs- und Rückschnittzeiten ist eine Gefährdung von Baum- und Gebüschbrütern sowie deren Nestlingen ausgeschlossen. Mit Bodenbrütern ist im Bereich der BE-Flächen und im Nahbereich der Straßenaufweitungen nicht zu rechnen, da es sich um den Nahbereich der bestehenden Straßen und der Bahngleise handelt. Die BE-Fläche im Bereich der ehemaligen Abbaufäche wird sich im Zuge der natürlichen Sukzession als für Bodenbrüter ungeeignet entwickeln (Verbuschung und Gehölzaufwuchs). Der Baubeginn ist im November (2028) geplant, entsprechend sind in dieser Zeit keine brütenden Vögel vor Ort. Ein Vorkommen von Zauneidechsen in der Nähe zum Bahnübergang Hämelhauser Kirchweg ist nachgewiesen. Zur Vermeidung der Gefährdung vorkommender Reptilien sind Vergrämnungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen. Diese beinhaltet die Mahd der betroffenen und umliegenden Flächen im Winter vor Baubeginn (2027/2028) und vor der Aktivitätszeit der Reptilien und eine anschließende Sicherung der Flächen mit einem Reptilienschutzzaun sowie das Absammeln der Tiere im Gefahrenbereich. Betroffene Bäume werden vor Baubeginn erneut auf Baumhöhlen (Fledermaus-Habitate) kontrolliert und unbesetzte vorhandene Baumhöhlen ggf. temporär verschlossen. Schließlich wird das Vorhaben von einer Umweltfachlichen Bauüberwachung begleitet. Unter Einhaltung der vorgenannten Maßnahmen (LBP, Maßnahme 003_VA: Reptilienschutz, Maßnahme 001_V: Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)) sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere zu erwarten.

Die im Planungsgebiet vorkommenden Pflanzenarten beschränken sich auf ubiquitäre Arten, welche für die Sicherung der biologischen Vielfalt aufgrund ihrer Häufigkeit und ihrer unspezifischen Standortansprüche nur eine geringe Bedeutung haben. Zudem konnten keine gefährdeten oder besonders streng geschützten Pflanzenarten nachgewiesen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen sind nicht absehbar.

Schutzgut Boden und Fläche

Die Bodenversiegelung stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden hinsichtlich der Bodenfunktionen dar. Die Böden im Bereich des Bahnübergangs sowie der Straßen/Wirtschaftswege und Bebauung sind zum Teil stark anthropogen überprägt und zudem regelmäßig mechanischen und stofflichen Einwirkungen (durch Straßenverkehr, Landwirtschaft) ausgesetzt. Die unversiegelten Böden im direkten Umfeld der Vorhabenbereiche (Straßen-/Wegrand) sind teilweise ebenfalls anthropogen belastet. Da es sich um ein Ausbau- und kein Neubauvorhaben handelt, die betroffenen Böden bereits vorbelastet sind und im Umfeld weiträumig unversiegelte Böden bestehen bleiben, kann eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden ausgeschlossen werden. Nachteilige Auswirkungen des Bodens im Bereich der BE-Flächen werden durch Maßnahmen zum bauzeitlichen Bodenschutz und -managements vermieden (LBP, Maßnahme 004_V: Bauzeitlicher Bodenschutz und Bodenmanagement).

Schutzgut Wasser

Es befinden sich zwei Oberflächengewässer im Umfeld des Vorhabens. Südlich des Moorwegs liegt ein ca. 7 ha großes ehemaliges Abbaugewässer, nördlich ist ein Kleingewässer/Tümpel (auf der ehemaligen Abbaufäche) zu finden. Während der Bauzeit besteht die Gefahr der Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser (Grundwasser und Oberflächenwasser). Es kann baubedingt zu einem Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser oder direkt in das Oberflächengewässer kommen. Bei Einhaltung der gängigen technischen Umweltstandards in Bezug auf die Vermeidung von Gewässerverunreinigungen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Schutzgut Klima und Luft

Auf das Schutzgut Klima und Luft sind durch das Vorhaben aufgrund der Kleinräumigkeit und unter Einhaltung der allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen keine Wirkungen absehbar. Aufgrund des Ausbaus bestehender Verkehrswege entstehen lediglich geringfügige lokale Veränderungen am Mikroklima.

Schutzgut Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Auf das Schutzgut Landschaftsbild sind durch das Vorhaben aufgrund der

Kleinräumigkeit und unter Einhaltung der allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen keine Wirkungen absehbar. Aufgrund des Ausbaus bestehender Verkehrswege entstehen lediglich geringfügige lokale Veränderungen am Landschaftsbild.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin, insbesondere dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1), dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1), der Umwelterklärung (Unterlage E.1.1), dem Lageplan (Unterlage 3.2), dem Fachbeitrag zum Artenschutz (Unterlage 12.5), der Baulärmuntersuchung gemäß AVV Baulärm und Untersuchung der baubedingten Erschütterungen (Unterlage 14.1) und der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 14.2) 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