



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

Errichtung eines Verbindungsgleises zwischen den Gleisstreckenabschnitten C und G der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH am Standort Salzgitter in der Gem. Beddingen

21. Februar 2011

3326-30224-6/10-VPS



Niedersachsen

Planfeststellungsbeschluss

Für die Errichtung eines Verbindungsgleises zwischen den Gleisstreckenabschnitten C und G der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH am Standort Salzgitter in der Gemarkung Beddingen

A. Verfügender Teil

1. Planfeststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 18 des Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.12.2004 (Nds. GVBl. S. 634) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.12.2008 (BGBl. I S. 2418) der aus den unter Ziff. 2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

2. Planunterlagen

2.1 Auflistung der planfestgestellten Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
1	Übersichtskarte vom 27.08.2009	1	ohne
2	Lageplan vom 10.11.2009	2	1:1000
3	Längsschnitt Gleis Neu (Achse 100)	1	1:1000/100
4	Regelquerschnitt 1 und 2 vom 11.09.2009	1 u. 2	1:50
5	Querprofile für Achse 100 vom 10.11.2009	1 - 4	1:100
6	Kreuzungsplan BÜ K16.2 vom 28.08.2009	1	1:200/50
	Landschaftspflegerischer Begleitplan-Maßnahmekarte	Anh. 9 Seite 34	
	Landschaftspflegerischer Begleitplan-Planungskarte	Anh. 9 Karte 2 u. 3	1:2000
13.1	Grunderwerbsverzeichnis	1	
13	Grunderwerbsplan vom 28.05.2010	1	1:2000
14	Bauwerksverzeichnis vom 27.05.2010	1 u. 2	
14	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis vom 28.05.2010	1	1:2000

Die genehmigten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

2.2 Nachrichtlich beigefügte Planunterlagen, die der Planfeststellung nicht bedürfen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlagen	Blatt-Nr.
	Erläuterungsbericht (Deckblatt) vom 07.06.2010	9 Blatt
	Umweltverträglichkeitsstudie vom 12.04.2010	56 Blatt
	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 15.03.2010	33
	Landschaftspflegerischer Begleitplan-Planungskarte	Anh. 9, Karte 1
	Faunistischer Fachbeitrag vom Sept. 2009	Anh. 10
	Schalltechnische Untersuchung vom 12.04.2010	Anh. 11
	Baugrunderkundung vom 30.10.2009	Anh. 12

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „nicht festgestellt“ gekennzeichnet.

2.3 Grüneintragung

Im Grunderwerbsverzeichnis, Unterl. 13.1, Blatt 1 wird unter lfd. Nr. 01.01.1 in der Spalte „Dauernd zu beschränkende Fläche“ die Flächenangabe „4.705“ gestrichen und durch „4.685“ ersetzt sowie unter lfd. Nr. 01.03.1 die Flächenangabe „4.685“ gestrichen und durch „4.705“ ersetzt.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Artenschutz

3.1.1

Unmittelbar vor den Arbeiten zur Baufeldfreimachung ist eine Prüfung auf das Vorhandensein von Feldhamstern durch fachkundige Gutachter vorzunehmen. Die zu untersuchende Fläche hat die unmittelbar in Anspruch zu nehmende Fläche des geplanten Vorhabens zuzüglich eines Begleitstreifens in einer Breite von 30 m nach links und rechts zu umfassen. Soweit hierbei Hamster gefunden werden, darf eine Bautätigkeit im Umkreis von 500 m um die festgestellten Wohnbaue erst nach Umsiedlung der Tiere durch fachkundige Stellen aufgenommen werden. Dazu müssen geeignete Ersatzbaue hergerichtet werden. Die Umsiedlungsaktion ist zwischen Ende August und Mitte September durchzuführen. Die Einzelheiten sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3.1.2

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Brutvögeln hat die Maßnahmenträgerin die Umsetzung des Bauvorhabens vorbehaltlich der zeitlichen Vorgaben der Auflage in Ziffer 3.1.1 ausschließlich in der Zeit vom Juli bis Februar durchzuführen.

3.2 Sonstige Nebenbestimmungen

Für mögliche Ver- und Entsorgungsleitungen sind in Absprache mit den Leitungsträgern gegebenenfalls Schutzmaßnahmen vorzusehen.

4. Entscheidungen über Einwendungen/Stellungnahmen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusagen der Maßnahmenträgerin Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

B. Begründung

5. Verfahrensablauf und Verfahrensrechtliche Bewertung

5.1 Verfahrensablauf

Die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, stellte am 07.06.2010 den Antrag auf Planfeststellung zur Errichtung eines Verbindungsgleises zwischen den Gleisstreckenabschnitten C und G am Standort Salzgitter. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 20.07.2010 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 30.07.2010 bis 30.08.2010 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung der Stadt Salzgitter sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Von einer förmlichen Erörterung der Stellungnahmen und Hinweise der Behörden zu dem Plan wurde nach vorheriger Anhörung der Beteiligten gem. § 18a Nr. 5 AEG abgesehen. Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind beachtet worden.

5.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

Gem. § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt bzw. genehmigt worden ist. Dieses setzt ein Verfahren nach § 18 ff AEG voraus.

Das vorliegende Vorhaben unterliegt hinsichtlich Art, Umfang und Auswirkung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Gem. Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 UVPG ist aufgrund des Baues eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

6. Eisenbahnrecht

Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und den Betrieb von Eisenbahnanlagen (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 1 AEG). Danach müssen Bahnanlagen zwingend so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die derzeit geltenden anerkannten Regeln der Technik gab die LEA in ihrer eisenbahntechnischen Stellungnahme vom 15.09.2010 an.

Die von der LEA dort genannten Anordnungen zur Bauausführung sind aus dem Regelungsteil dieser Genehmigung ausgeklammert. Die Planfeststellungsbehörde muss die Bauausführung nach der Rechtsprechung des BVerwG¹ nicht anordnen, sondern sich lediglich Gewissheit darüber verschaffen, dass

¹ BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96, juris Rn. 21 ff.

die Belange durch technische Regelwerke geregelt und die Einhaltung letzterer beachtet wird. Die Einhaltung der technischen Regelwerke und die Anordnungen der LEA, auf die in diesem Beschluss gesondert hingewiesen wird, sind sichergestellt. Die Antragstellerin hat die Einhaltung der LEA-Maßgaben zugesagt. Die fachgerechte Umsetzung erfolgt im Einvernehmen mit der LEA. Darüber hinaus überwacht die LEA als eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde die Einhaltung der geltenden Vorschriften und Regelwerke. Sie kann dahingehende Anweisungen gem. § 2 Abs. 4 Nr. 2 EBO erlassen.

7. Planrechtfertigung und Bedarfsbegründung

Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben ist gemessen an den Zielsetzungen des AEG erforderlich, da es vernünftigerweise geboten ist. Die Maßnahmenträgerin rechtfertigt ihr Ausbauvorhaben vorrangig damit, dass durch die stetige Zunahme der Stahlproduktion ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs notwendig ist. Es ist beabsichtigt, durch die Baumaßnahme die Innerwerksverkehre auf dem Gelände der Salzgitter AG im Bereich Beddingen und die Transporte zum Hafen Beddingen am Salzgitter-Stichkanal zu entflechten. Dazu soll von der Strecke Beddingen Übergangsbahnhof zum Werksbahnhof Hütte Nord (Strecke C) nördlich des Betriebsgebäudes der Salzgitter AG eine neue Verbindungsstrecke zur Strecke vom Bahnhof Hütte Nord nach Hafen Beddingen (Strecke G) geschaffen werden. Durch diese Maßnahme bezweckt die Maßnahmenträgerin eine Entzerrung der Verkehre und eine Entlastung des Bahnhofs Hütte Nord sowie der Streckenabschnitte auf dem Werksgelände. Der Streckenabschnitt wird durch die neue Entlastungsstrecke ca. 1.300 m kürzer und kann mit derzeit sechs bis acht geplanten Zügen pro Tag den Werksverkehr entlasten.

Die Trasse kreuzt die bestehende Kreisstraße 16 höhengleich. Die K 16 verläuft zwischen Beddingen und Watenstedt und nimmt ca. 1.900 Kfz/Werktag auf. Der Bahnübergang wird mit einer Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesichert.

Die vorgetragenen Gründe sind nachvollziehbar und plausibel. Das Erfordernis eines der Allgemeinheit dienenden Ausbaues des Schienennetzes ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben.

8. Lärm

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV). Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmemissionen ist auf der Grundlage dieser gesetzlichen Grundlagen vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Vermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienen nach Anlage 2 der Verordnung, den „Richtlinien zur Berechnung der Schallemissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990 – Schall 03“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach diesen Berechnungsmethoden ermittelt.

In dem von der Maßnahmenträgerin vorgelegten schalltechnischen Gutachten eines unabhängigen Ingenieurbüros für Schallschutz vom 12.04.2010 wurden 6 Bedienfahrten zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr, zwei Bedienfahrten zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr, eine Zuglänge von max. 400 m, eine Geschwindigkeit von max. 20 km/h sowie ein Kurvenradius zwischen 190 m und 300 m zugrunde gelegt. Als maßgeblicher Immissionsort ist das Wohnhaus südlich der Gartenstraße am südlichen Ortsrand von Salzgitter-Beddingen berechnet, da hier das Gleis durch das geplante Ausbauvorhaben näher an die Wohnbebauung heranrückt.

Unter Berücksichtigung der Eingangsdaten kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Geräuschimmissionen um ca. 8 dB(A) am maßgeblichen Immissionspunkt ansteigen. Allerdings werden die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts um mindestens 35 dB(A) am Tage und 22 dB(A) in der Nacht so deutlich unterschritten, sodass schädliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht insoweit nicht.

9. Natur und Landschaft

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 9 der Planunterlagen) hat die Vorhabensträgerin den Planungsraum charakterisiert, und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Beeinträchtigungen beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in der Planunterlage 9 dargestellt.

Das beantragte Vorhaben stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar, der zu Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen sowie zu einer Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führt. Die festgestellte Planung einschließlich des Landschaftspflegerischen Begleitplanes entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach §§ 14 und 15 BNatSchG. Hiernach dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht mehr als nötig beeinträchtigen.

Der Eingriffsminimierung wurde bei den Schritten zur Erarbeitung der beantragten Planung ordnungsgemäß Rechnung getragen. Der durch das Vorhaben verursachte Eingriff ist daher als nicht vermeidbar anzusehen.

Nach § 15 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs, soweit erforderlich, die von dem Eingriff betroffenen Grundflächen so herzurichten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben (Ausgleichsmaßnahmen bzw. Ersatzmaßnahmen). Der Landschaftspflegerische Begleitplan stellt eine fachlich tragfähige Konzeption dar. Diese Konzeption stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 BNatSchG kompensiert werden.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens haben auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Leistungsbild qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffs begründen könnten. Wie ausgeführt, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein überwiegendes öffentliches Interesse. Die Nutzungsansprüche des Verkehrs haben daher in der Abwägung ein höheres Gewicht als die nicht ausgleichbaren aber kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die Ermittlungsintensität des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung einstellen zu können und einen Ausgleich bzw. Ersatz entsprechend § 15 Abs. 2 BNatSchG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ausreichend kompensiert, sodass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht zurückbleibt, bzw. ähnliche Funktionen und Werte des Naturhaushaltes wieder hergestellt werden.

10. Artenschutz

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 8) – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und FFH-geschützte Tierarten gilt dies nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Nach den fachlich nicht zu beanstandenden Feststellungen des faunistischen Fachbeitrages (Unterl. 10, Ziff. 2.2.3.2) kommen die in der Tabelle 2-2 dieser Unterlage aufgeführten streng und besonders geschützten Vogelarten auf den Flächen vor, die bau- oder anlagebedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Bauausführung kann es zu Störungen dieser Arten an ihren Brutplätzen durch Lärm und Beunruhigung, aber auch zu einer anlagebedingten Flächeninanspruchnahme und weiterer Flächenzerschneidung kommen. Dies trifft vor allem die mit zwei Brutrevieren im Bereich des geplanten Gleises nachgewiesene Feldlerche.

Hierdurch kommt es jedoch bei keiner Art zu erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der lokalen oder sogar der übergeordneten Population. Die Störungen führen nicht zu einem Verlust einzelner Individuen der Arten, und es verbleiben innerhalb des Gebietes ausreichende Strukturen als Lebensraum bzw. es wird auch zukünftig geeigneter Ausweichlebensraum in unmittelbarer Umgebung zur Verfügung stehen. Alle Arten können in entsprechend geeignete und ungestörte Bereiche erfolgreich ausweichen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Gefährdungssituation der Arten der offenen und halboffenen Feldflur ist vielmehr davon auszugehen, dass mit dem Bauvorhaben bei gezielter Ergreifung strukturverbessernder Maßnahmen für die betroffenen Vogelarten vielmehr eine Aufwertung an Lebensraumqualität verbunden ist.

Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Die Verbotstatbestände der §§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG sind hier deshalb nicht einschlägig.

Für die im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten und damit streng geschützten Feldhamster ist die Eingriffsfläche grundsätzlich als Lebensraum für den Hamster geeignet, allerdings konnten im Untersuchungsgebiet keine aktuellen Baue nachgewiesen werden. Aufgrund zweier alter, verschlossener bzw. aufgegrabene und mutmaßlich verlassene Baue ist jedoch von einer ehemals vorliegenden Grabtätigkeit des Feldhamsters auszugehen. Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung eines möglichen Feldhamstervorkommens wurden dem Maßnahmenträger entsprechende Auflagen in Ziff. 3.1.1 dieses Beschlusses erteilt. Damit ist gewährleistet, dass die ökologischen Funktionen der von dem Vorhaben

betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt bleiben. Verbotstatbestände sind gegenwärtig hier nicht einschlägig.

Amphibienarten und Kleinsäuger haben im Untersuchungsraum keine Fortpflanzungsmöglichkeiten, da im Untersuchungsgebiet keine Gewässer existieren. Für diese Artengruppe stellt das Untersuchungsgebiet lediglich einen potenziellen Landlebensraum dar. Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen können zur Verbesserung der Habitatfunktion führen. Auch für die Amphibien und Kleinsäuger sind damit die Verbotstatbestände der §§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG nicht einschlägig.

Was schließlich die im Bereich des Vorhabens vorkommenden Laufkäfer und insbesondere der als landesweit als gefährdet eingestufte Getreidelaufkäfer anbelangt, so bleiben in der Umgebung ausreichend als Lebensraum geeignete Biotope erhalten, und die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Arten im räumlichen Zusammenhang kann auch weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Die planfestgestellte Anlage und Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren entlang der Gleise (Maßnahme E 1) kann vielmehr positive Auswirkungen auf die Laufkäferzönose und andere Arthropoden haben, da diese als Rückzugsraum während der Bodenbearbeitung und als potenzielle Überwinterhabitate dienen können.

11. Umweltverträglichkeitsprüfung

11.1 Zusammenfassende Darstellung

Für den Neubau eines Schienenweges ist nach Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. §§ 2 u. 3 ff. UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat insoweit die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 18 AEG bzw. nach § 73 Abs. 3 VwVfG.

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter darzustellen (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gem. § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten, wobei die behördlichen Stellungnahmen und die Äußerungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen sind.

Auf der Grundlage der von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen und der behördlichen Stellungnahmen sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten:

11.1.1 Schutzgut Mensch

Auswirkungen auf den Menschen können sich vor allem durch die Lärm- und Schadstoffsituation des Vorhabens ergeben. Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind nicht ermittelt worden. Von ggf. über das Gleis abgewickelten Gefahrgütern ist eine signifikante Einwirkung auf die Bevölkerung und Nachbarschaft zum Vorhaben ebenfalls nicht zu erwarten. Das Transportrisiko verbleibt unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials im hinzunehmenden

Restrisikobereich. Der Untersuchungsraum und die ihn umgebende Landschaft sind im Hinblick auf eine Erholungseignung für den Menschen unbedeutend.

11.1.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, Lebensgemeinschaften

Die strukturarmen und intensiv genutzten Ackerflächen im Untersuchungsgebiet haben nur noch eine geringe Bedeutung als Lebensraum für die Fauna. Bei den durchgeführten Feldbegehungen konnten zwei alte verschlossene bzw. aufgegrabene Feldhamsterbaue festgestellt werden. Eine aktuell bestehende Besiedlung durch Feldhamster konnte nicht nachgewiesen werden. Die Nutzungsintensität des Gleisverkehrs führt zu einer minimalen optischen und akustischen Barrierewirkung.

Infolge der zusätzlichen Überbauung von ca. 1 ha Ackerfläche sind vom „allgemeinen“ Lebensraumverlust keine direkten Standorte seltener Tier- und Pflanzenarten betroffen. Wertvolle Biotope als Lebensräume für seltene Tier- und Pflanzenarten befinden sich nur in deutlichem Abstand zur Gleisführung.

Durch Handaufsammlung wurden 32 Laufkäfer, die sich auf sieben Arten verteilen, nachgewiesen. Bei den meisten Arten handelt es sich um weit verbreitete und häufige Arten der offenen Feldflur; hervorzuheben ist jedoch der Nachweis des Getreidelaufkäfers.

Aufgrund des Fehlens von Gewässern im Untersuchungsgebiet und der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist der Untersuchungsraum als Lebensraum für Amphibien nachrangig. Im erweiterten Untersuchungsraum mit einem Abstand bis ca. 1 km befinden sich zwei kleinflächige, für die Fauna wertvolle Bereiche. Tümpel in einem Bereich beherbergen diverse Lurcharten, der Kanalbereich diverse Arten von Süßwassermollusken.

Bezüglich der Flora befinden sich im Untersuchungsraum zwei Biotope. Hier handelt es sich um eine Fläche mit Ruderal- und Magerrasenbeständen bzw. um einen alten Buchenhochwald unter Beimengung von Hainbuche und Eiche mit typischer Krautvegetation auf relativ feuchtem Untergrund.

11.1.3 Schutzgut Boden

Durch den Bau der Gleisführung wird in den natürlich gewachsenen Boden eingegriffen und Bodenmengen von ca. 6.700 m³ abgetragen. Mit dieser Bodenentnahme werden Flächenbereiche dauerhaft dem Naturhaushalt entzogen. Während der Baumaßnahme kann es zu einer Belastung des Untergrundes mit Schadstoffen durch Betriebsmittel kommen. Ebenso besteht die Gefahr lokaler auf den Trassenabschnitt beschränkter Bodenverdichtungen.

11.1.4 Schutzgut Wasser

Baubedingt kann es durch Schadstoffeinträge in den Untergrund zu Beeinträchtigungen der Wasserqualität kommen, die jedoch wegen der fehlenden Grundwasserbedeutung im Untersuchungsraum und der Seltenheit der Störungssituation unerheblich sind. Lokale Bodenverdichtungen können zudem zu erhöhtem Oberflächenabfluss führen.

11.1.5 Schutzgut Klima/Luft

Da großflächige Neuversiegelungen nicht erfolgen, ist nicht mit der Bildung von Wärmeinseln zu rechnen, die eine Änderung der mikroklimatischen Situation im Vorhabensgebiet hervorrufen könnten.

Klimatisch relevante zusätzliche Barrieren, die den Luftaustauschprozess behindern könnten, ergeben sich nicht.

11.1.6 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Die Standortfläche befindet sich nicht in der Nähe von Baudenkmalen. Die nächste archäologische Eintragung befindet sich in mehr als einem Kilometer Entfernung, sodass im Zuge der Bauarbeiten nicht mit Funden zu rechnen ist.

11.1.7 Wechselbeziehungen

Aufgrund der bereits existierenden Vorbelastung des Untersuchungsgebietes durch Verkehrsverbindungswege sind bereits Wechselbeziehungen verloren gegangen, sodass aufgrund der äußerst geringen Wirkintensität dieses Vorhabens nicht mit weiteren nachteiligen Wechselwirkungen zu rechnen ist.

11.2 Bewertung nach § 12 UVPG

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt einzelfallbezogen auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze (gesetzliche Umwelтанforderungen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einschl. ihrer Wechselwirkungen nimmt die Planfeststellungsbehörde die Bewertung gemäß § 12 UVPG vor. Als Maßstab für diese Bewertung werden die fachrechtlichen Zulassungsnormen herangezogen. Die Bewertung berücksichtigt daher die in den entsprechenden Fachkapiteln enthaltene Bewertung der jeweiligen Auswirkungen.

Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch sind schädliche Umwelteinwirkungen oder Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch den Betrieb der geänderten Gleisführung nicht zu erwarten. Die ermittelten Beurteilungswerte zum Lärm liegen sehr weit unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Ggf. über das Gleis abgewinkelte Gefahrgüter bewirken keine signifikante Einwirkung auf die Bevölkerung in der Nachbarschaft zum Vorhaben. Beeinträchtigungs- und Risikopotential wird zudem durch die bloße Lageveränderung des Transportweges nicht tangiert. Das Vorhaben führt nicht dazu, dass entsprechende Gefahrguttransporte erstmals oder häufiger in der Standortregion abgewickelt werden.

Das Vorhaben ist auch nicht geeignet, das Erholungs- und Freizeiterleben zu beeinträchtigen, da das hierfür geeignete Beddinger Holz aufgrund der Entfernung nicht betroffen wird.

Der Verlust an Lebensraum für Tiere und Pflanzen kann durch eine biologische Aufwertung von bisher intensiv landwirtschaftlich genutzter Fläche in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben kompensiert werden. Die verbleibenden Ackerflächen sind in ihrer Dimension nach wie vor als Nahrungshabitat für die vorkommende Fauna geeignet. Der geringe Verlust von potentiell Feldhamster-Lebensraum kann durch vorgegebene Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindert werden. Für betroffene Vogelarten ist aufgrund der geringen Beförderungsgeschwindigkeit, der geringen Zugfrequenz sowie der nur sehr geringen Flächeninanspruchnahme und der vorgesehenen Struktur verbessernden Maßnahmen von einer Aufwertung des Lebensraumes auszugehen. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere sind nicht zu erwarten.

Anhaltspunkte für eine erhebliche negative Auswirkung auf das Schutzgut Boden sind nicht gegeben. Ebenfalls sind keine negativen Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser zu prognostizieren.

Hinsichtlich der lufthygienischen Situation ergeben sich keine Änderungen gegenüber dem Genehmigungsstand. Schadstoffeinträge sind vor dem Hintergrund vorhandener Belastungen unerheblich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch das Gleisbauvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sowie medienübergreifende Wirkungen sind als nicht erheblich zu bewerten. Es haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen könnten.

12. Einwendungen und Begründung der Zurückweisung

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen hält eine Prüfung für erforderlich, ob Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, da fruchtbare Ackerflächen verloren gehen, und ob eine Verlegung der geplanten Strecke oder ein Ausbau vorhandener Strecken in Frage kommen kann. Aufgrund der notwendigen Bodenbewegungen bei bestehenden hohen Fremdbodenvorkommen sei eine Verwendbarkeitsprüfung durchzuführen und zu überlegen, ob erforderliche landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen durch Aufwertung bestehender Ausgleichsflächen durchgeführt werden können. Letztlich wird die Verlegung von möglichen Atommülltransportfahrten vom gesicherten Werksgelände der Salzgitter AG auf das landwirtschaftliche Umfeld abgelehnt.

Die Einwendungen und Forderungen waren abzulehnen bzw. zurück zuweisen.

Eigentumsflächen landwirtschaftlicher Betriebe werden durch die Baumaßnahme nicht in Anspruch genommen, insoweit ist es nicht erforderlich den Pächter der in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzfläche Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Vielmehr wurde bereits bei der Planung des Vorhabens und im Interesse des Pächters landwirtschaftlicher Nutzfläche berücksichtigt, dass die Lage und Ausdehnung der Vorhabensfläche möglichst wenig belastend wird. So orientiert sich z.B. der Querschnitt des Gleiskörpers ausschließlich an eisenbahnrechtlichen Vorgaben und geht nicht über den notwendigen Mindestflächenverbrauch hinaus.

Für die angesprochene Verlegung der geplanten Strecke käme nur eine in der Nord-Süd-Richtung verschobene Gleisführung bei gleicher Zweckerreichung in Betracht. Unter Berücksichtigung von Mindestkurvenradien, Maximalsteigungen etc ist eine Gestaltung planfestgestellt, die den Gleisbogen des Verbindungsgleises möglichst nah an die bestehenden Werkstraße anordnet und damit die Flächenzerschneidungen und den Flächenverlust weitestgehend minimiert.

Eine Verwendbarkeitsuntersuchung für Fremdbodenvorkommen hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich, da Fremdboden bzw. Schotter im Zuge der Baumaßnahme nicht auf landwirtschaftlich genutzten Flächen verbracht wird. Im Übrigen wird für den geplanten Gleisbau nur neuer Schotter oder aber aufbereiteter Schotter als Einbaumaterial eingesetzt.

Da die Ausgleichsfunktion von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen für den vom Vorhaben verursachten Flächenverlust nur dann effektiv greifen kann, wenn die Kompensationsmaßnahmen in der näheren Umgebung des Vorhabens umgesetzt werden, war eine Aufwertung bestehender Ausgleichsflächen in diesem Fall nicht angezeigt und wird auch von der unteren Naturschutzbehörde nicht unterstützt.

Hinsichtlich der Verlegung von möglichen Atommülltransporten ist festzustellen, dass die Baumaßnahme der Verbesserung des Schienenverkehrs durch Verkürzung der Transportzeiten zum Hafengebiet dient. Auch das Ziel einer Entflechtung des Werksverkehrs kann nur durch eine Gleisverbindung außerhalb des Werksgeländes erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist es nicht auszuschließen, dass aufgrund des öffentlichen Charakters der Strecke künftig Transporte zur Schachanlage Konrad 2 durchgeführt werden. Durch den Gleisneubau wird jedoch keine besondere oder erstmalige Situation solcher Transporte geschaffen; vielmehr würden diese Transporte auch nach gegenwärtiger Lage im Bereich von Gleis C weitgehend über landwirtschaftliche Flächen verlaufen.

13. Abwägung

Nach § 18 Satz 2 AEG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an den genehmigten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sicher gestellt ist. Die möglicherweise dem Plan zuwider laufenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das öffentliche Interesse an der Errichtung eines Verbindungsgleises überwinden könnten.

Dem Antrag wird deshalb unter den von der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH geforderten Anordnungen entsprochen.

Über die Abwicklung und Finanzierung der Maßnahme wird zwischen den Kreuzungsbeteiligten eine Vereinbarung nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) abgeschlossen.

14. Kostenentscheidung

Die Kosten für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens hat die Peine-Salzgitter GmbH zu tragen.

Die Kostenlastentscheidung beruht auf §§ 1 und 13 des Nds. Verwaltungskostengesetzes i.V. mit lfd. Nr. 91.7.14 der Allgemeinen Gebührenordnung (AllGO). Die Antragstellerin hat die Amtshandlung durch ihren Antrag veranlasst. **Die Höhe der festzusetzenden Gebühr und die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt. Die Höhe der Kosten ergibt sich aus dem gesondert zuzustellenden Kostenfestsetzungsbescheid.**

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht für das Land Niedersachsen, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichtes erhoben werden. Vor

dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

D. Hinweise

1. Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden, § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG.

2. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden allerdings keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Die Straßenbeschilderung und die Fahrbahnmarkierung sind von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Dabei werden die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Richtlinien für die bauliche Durchbildung von Straßen, Teil: Querschnitte (RAS-Q) und der Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) zugrunde gelegt. Im Rahmen der eisenbahntechnischen Abnahme erfolgt die Überprüfung und Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

3. Die Planfeststellung regelt einheitlich alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen, § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG. Die Planfeststellung gestaltet nicht etwa berührte Privatrechte um.

4. Vor Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses dürfen keine Arbeiten durchgeführt oder vergeben werden, die als Baubeginn zu betrachten sind.

5. Wird die Baumaßnahme nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Bestandskraft begonnen, so tritt dieser Planfeststellungsbeschluss außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert, § 18c Nr. 1 AEG. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 18c Nr. 5 AEG.

6. Hinsichtlich weiterer eisenbahntechnischer Regelungen verweise ich auf das Schreiben der LEA vom 15.09.2010 Az. VPS 2 / L1-0582. Die Maßnahmenträgerin hat die Beachtung und Berücksichtigung dieser Regelungen zugesagt.

Im Auftrag

Dr. Wetzig