

Vorprüfung gemäß § 7 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht

Ergebnis der Vorprüfung

Im Ergebnis der standortbezogenen Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht gemäß § 7 Abs. 2 UVPG stelle ich fest, dass das Vorhaben: **Neuerrichtung Gleis 21 der SKW Piesteritz GmbH** nicht UVP-pflichtig ist, da es aufgrund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Der Entscheidung lagen folgende Unterlagen zu Grunde:

- Unterlage zur Umweltverträglichkeits-Vorprüfung des Einzelfalls
- Prüfschema zur Feststellung der UVP-Pflicht gemäß § 5 i.V.m. § 7/ § 9 UVPG
- Luftbild (M 1:1.000)
- Übersichtslageplan (M 1:5.000).

Darüber hinaus wurde folgende weitere Quelle einbezogen:

- Daten des GIS-Auskunftssystems des Landes Sachsen-Anhalt (Stand 1/2022)

Begründung

Gliederung:

1. Beschreibung der relevanten Merkmale des Vorhabens
2. Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes und der Ausgangslage
3. Einordnung des Vorhabens unter die Kriterien der Anlage 1 UVPG
4. Prüfmethodik
5. Prüfung des Vorliegens besonderer örtlicher Gegebenheiten
6. Beschreibung der Umwelteinwirkungen des Vorhabens bezüglich der besonderen örtlichen Gegebenheiten und Einschätzung deren Nachteiligkeit unter Berücksichtigung der Kriterien der Anlage 3 UVPG

1. Beschreibung der relevanten Merkmale des Vorhabens

An den bestehenden Gleisanlagen der SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH (SKW) westlich des Heuweges in Lutherstadt Wittenberg soll ein Gleis neu errichtet werden.

Anlass ist der Stilllegungsbetrieb der werkseigenen Deponie „Schlammspülhalde“. Diese ist laut Stilllegungsanordnung vom 1.12.2021 mit Deponieersatzbaustoffen aufzufüllen und mit einem Oberflächenabdichtungssystem abzudecken.

Ziel ist, die geplanten Massentransporte zur Abdeckung der Deponie „Schlammspülhalde“ mit dem Verkehrsträger Eisenbahn abzuwickeln. Es sollen Ganzzüge von Magdeburg-Rothensee nach Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz Werksbahnhof gefahren werden. Die Deponieersatzbaustoffe werden von einem Drittanbieter im Rahmen einer derzeit laufenden Ausschreibung erworben und angeliefert. Insgesamt werden etwa 2,5 Mio. m³ Deponieersatzbaustoffe benötigt, um die Abdeckung der Deponie mit einem ausreichenden Gefälle herzustellen. Die Transporte sollen über einen Zeitraum von ca. 20 Jahren stattfinden. Dies entspricht einer Transportmenge von rund 500 m³/Tag entspricht 1.000 t/Tag.

Das neue Gleis (Gleis 21) soll neben dem bestehenden Gleis 11 des Werksbahnhofes der SKW mit einem Gleisabstand von 5,00 m hergestellt werden. Geplant ist der Anschluss mittels einer Weiche über das Gleis 904 an den Werksbahnhof der SKW.

Die Gleislänge wird insgesamt 557 m betragen. Für das Gleis wird die Oberbauform S49-1588-B70 geplant. Als Gleisabschluss wird ein Bremsprellbock Typ 4 vorgesehen. Für den Unterbau des Gleises wird eine Planumsschutzschicht mit einer Stärke von 30 cm, bestehend aus KG 2 (wasserdurchlässig) vorgesehen.

Die neuen Anlagen, Gleis und Anschlussweiche, sind in das elektronische Rangierstellwerk der SKW einzubinden. Hierfür sind Gleis und Weiche mit einem Weichenantrieb, einem Rangiersignal, Achszählern etc. auszurüsten. Für den Anschluss der Elemente ist eine Softwareanpassung des Stellwerkes SIEMENS Sicas S7 ist durchzuführen. Das Gleis wird mit einer Beleuchtungsanlage ausgestattet.

2. Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes und der Ausgangslage

Das Vorhaben befindet sich in der Stadt Wittenberg, Gemarkung Apollensdorf.

Das Gleis 21 soll in direktem Anschluss an vorhandene Gleisanlagen innerhalb von Industrie und Gewerbegebieten errichtet werden. Diese Gleisanlagen befinden sich beidseits der Fernbahnstrecke 6207 Horla - Roßlau und gehören zum betriebseigenen Gleisnetz (Anschlussbahn) der SKW.

Die Flächen nördlich der Gleisanlagen, auf denen das Gleis errichtet werden soll, sind zurzeit nicht bebaut und weisen eine spontane Vegetation auf. Diese ist von ruderalem Grasland mit einzelnen Gehölzen geprägt. Die schmale Fläche hat nur nach Westen Anschluss an weitere Vegetationsbestände, die in die offene Landschaft vermitteln.

3. Einordnung des Vorhabens unter die Kriterien der Anlage 1 UVPG

Das geplante Bauvorhaben ist aufgrund der Länge des geplanten Gleises von rund 560 m unter Nr. 14.8.1 (Bau von Gleisanschlüssen mit einer Länge bis 2000 m) der Anlage 1 UVPG einzuordnen. Gemäß § 7 Abs. 2 UVPG ist eine standortbezogene Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen.

4. Prüfmethdik

Die standortbezogene Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung in zwei Stufen durchgeführt (siehe § 7 Abs. 2 UVPG).

In der ersten Stufe ist zu prüfen, ob bei dem Vorhaben besondere örtliche Gegebenheiten gemäß den in Anlage 3 Nummer 2.3 UVPG aufgeführten Schutzkriterien vorliegen. Ergibt die Prüfung in der ersten Stufe, dass keine besonderen örtlichen Gegebenheiten vorliegen, so besteht keine UVP-Pflicht.

Ergibt die Prüfung in der ersten Stufe, dass besondere örtliche Gegebenheiten vorliegen, so ist in der zweiten Stufe unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVP aufgeführten Kriterien zu prüfen, ob das Neuvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes betreffen und nach § 25 Absatz 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben solche Umweltauswirkungen haben kann.

5. Prüfung des Vorliegens besonderer örtlicher Gegebenheiten

Im Folgenden wird geprüft, inwiefern im Bereich/ Umfeld des Vorhabens besondere örtliche Gegebenheiten gemäß der in Anlage 3 Nummer 2.3 UVPG aufgeführten Schutzkriterien vorliegen (zur Prüfmethdik bei der standortbezogenen Vorprüfung siehe Kap. 4). Dazu werden auf die Daten des GIS-Auskunftssystems des Landes Sachsen-Anhalt zugegriffen. Der Radius des Suchraumes beträgt 1000 m.

Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG (Nr. 2.3.1 der Anlage 3 UVPG)

EU-Vogelschutzgebiete befinden sich nicht im Vorhabenbereich und innerhalb des Suchraumes von 1 km. Das FFH-Gebiet „Elbaue zwischen Griebö und Prettin“ befindet sich ca. 400 m südlich des geplanten Gleises.

Es ist zu prüfen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das genannte FFH-Gebiet haben kann.

Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG (Nr. 2.3.2 der Anlage 3 UVPG)

Im Vorhabenbereich befinden sich keine Naturschutzgebiete. Es befinden sich keine Naturschutzgebiete innerhalb des Suchraumes von 1000 m.

Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG (Nr. 2.3.3 der Anlage 3 UVPG)

Im Vorhabenbereich befinden sich keine Nationalparke und Nationale Naturmonumente. Es befinden sich keine Nationalparke und Nationale Naturmonumente innerhalb des Suchraumes von 1000 m.

Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach § 25 und 26 BNatSchG (Nr. 2.3.4 der Anlage 3 UVPG)

Das Landschaftsschutzgebiet „Elbtal – zwischen Wittenberg und Bösewig“ befindet sich ca. 300 m südlich und das Landschaftsschutzgebiet „Wittenberger Vorflämung und Zahnabachtal“

liegt ca. 700 m nordwestlich des Vorhabengebietes. Das Biosphärenreservat „Mittelelbe“ befindet sich ca. 420 m südlich des geplanten Gleises.

Diesbezüglich ist zu prüfen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG (Nr. 2.3.5 der Anlage 3 UVPG)

Im Vorhabenraum sind keine Naturdenkmäler erfasst. Es befinden sich keine Naturdenkmäler innerhalb des Suchraumes von 1000 m.

Geschützte Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG (Nr. 2.3.6 der Anlage 3 UVPG)

Im Vorhabenraum sowie innerhalb des Suchraumes von 1000 m sind keine Flächen und Objekte vorhanden, die unter den Schutz als geschützte Landschaftsbestandteile oder geschützte Alleeen fallen.

Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG (Nr. 2.3.7 der Anlage 3 UVPG)

Im Vorhabengebiet sowie innerhalb des Suchraumes von 1000 m befinden sich keine Flächen und Objekte die nach § 22 NatSchG LSA i.V.m. § 30 BNatSchG als gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesen sind.

Wasserschutzgebiete nach § 51 WHG, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG (Nr. 2.3.8 der Anlage 3 UVPG)

Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete und Risikogebiete existieren nicht im Vorhabenraum sowie innerhalb des Suchraumes von 1000 m. Das Überschwemmungsgebiet der Elbe befindet sich ca. 420 m südlich des Vorhabengebietes. Diesbezüglich ist zu prüfen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Gebiete in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind (Nr. 2.3.9 der Anlage 3 UVPG)

Es befinden sich keine Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind, im Vorhabengebiet sowie innerhalb des Umkreises von 1000 m.

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG (Nr. 2.3.10 der Anlage 3 UVPG)

Das Vorhabengebiet soll in der Stadt Wittenberg realisiert werden, welche als Mittelzentrum ausgewiesen ist. Die nächstgelegenen Wohngebiete befinden sich im Ortsteil Apollensdorf ca. 450 m südwestlich des geplanten Gleises.

Diesbezüglich ist zu prüfen, ob das Vorhaben erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind (Nr. 2.3.11 der Anlage 3 UVPG)

Das nächstgelegene Baudenkmal (ehemaliges Forschungsinstitut) liegt in einer Entfernung

von ca. 350 m südlich zum Vorhabengebiet. Archäologische Kulturdenkmale reichen bis ca. 300 m an das Vorhabengebiet heran. Diesbezüglich ist zu prüfen, ob das geplante Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

6. Beschreibung der Umwelteinwirkungen des Vorhabens bezüglich der besonderen örtlichen Gegebenheiten und Einschätzung deren Nachteiligkeit unter Berücksichtigung der Kriterien der Anlage 3 UVPG

In die nachfolgende vertiefende Beschreibung und Bewertung werden die Schutzkriterien einbezogen, für die in Kap. 5 aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten eine mögliche Betroffenheit abgeleitet wurde.

FFH-Gebiet „Elbaue zwischen Griebo und Prettin“

Aufgrund der Entfernung des Vorhabengebietes (ca. 400 m) zum FFH-Gebiet „Elbaue zwischen Griebo und Prettin“ muss nicht mit Beeinträchtigungen während der Bauausführung (v.a. durch Baulärm) gerechnet werden. Auch anlagen- und betriebsbedingt lassen sich keine Beeinträchtigungen ableiten.

Die Anlage des neuen Gleises wird auf einem Gelände ohne Nutzung realisiert. Diese im Zuge der geplanten Baumaßnahme in Anspruch zu nehmenden Flächen könnten jedoch geeignete Lebensräume für die z.B. artenschutzrechtlich relevante Zauneidechse (Anh. IV der FFH-RL) darstellen, da sie regelmäßig Bahnnebenanlagen besiedeln. Bei einem Antreffen von Lebensstätten dieser geschützten Art ist umgehend die zuständige Naturschutzbehörde zu informieren.

Insgesamt sind durch das geplante Vorhaben bezüglich des FFH-Gebietes „Elbaue zwischen Griebo und Prettin“ keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Landschaftsschutzgebiet „Elbtal – zwischen Wittenberg und Bösewig“, Landschaftsschutzgebiet „Wittenberger Vorflämung und Zahnabachtal“ und Biosphärenreservat „Mittelelbe“

Aufgrund der Entfernung von ca. 400 m zum Vorhabengebiet können Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes „Elbtal – zwischen Wittenberg und Bösewig“, des Landschaftsschutzgebietes „Wittenberger Vorflämung und Zahnabachtal“ und des Biosphärenreservates „Mittelelbe“ ausgeschlossen werden. Demzufolge wird eingeschätzt, dass keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Überschwemmungsgebiet Elbe

Das nächstgelegene Oberflächenwasser ist die Elbe, welche sich ca. 700 m südlich des geplanten Gleises befindet. Die Elbe ist nicht vom Vorhaben betroffen.

Der Grundwasserleiter wie auch die ihn überdeckenden Schichten bestehen aus gut durchlässigen Sanden und Kiesen. Das Grundwasser ist daher ungeschützt gegen eindringende Schadstoffe. Es wird eingeschätzt, dass die Anlagen auf das Grundwasser jedoch nur geringe Wirkungen haben werden, da der Unterbau wasserundurchlässig errichtet wird. Die Grundwasserneubildung wird daher nicht beeinträchtigt. Im Betrieb sind ebenfalls keine relevanten

Wirkungen zu erwarten, da die Feststoffe (im Wesentlichen Schlacken aus Hausmüllverbrennungsanlagen) in geschlossenen Behältern transportiert werden. Der Schadstoffgehalt der Deponieersatzbaustoffe ist gering, da nur Stoffe der Deponieklasse 0 zugelassen sind. Ausnahmen bis zur Höhe der Zuordnungswerte der Deponieklasse I sind nach Prüfung und Einzelfallentscheidung durch die obere Abfallbehörde zulässig. Das Risiko einer Havarie ist aufgrund des Transportes in Behältern und der geringen Fahrgeschwindigkeit sehr gering.

Insgesamt sind durch das geplante Vorhaben bezüglich des Überschwemmungsgebietes der Elbe keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Stadt Wittenberg

Das für das Gleis vorgesehene Gelände wird derzeit nicht genutzt. Das Umfeld besteht aus gewerblichen Bauflächen, die westlich des Heuweges den Charakter eines Industriegebietes haben (Werksgelände der SKW und AgroChemie Park). Diese großflächigen Gewerbe- und Industriegebiete werden von mehreren Verkehrswegen (z.B. Bahnstrecke 6207 Horkau – Roßlau, B187 und Heuweg) durchschnitten. Die betroffenen Flächen haben aufgrund dieser Vorbelastungen keine besondere Bedeutung für die menschliche Erholung.

Es bestehen keine Auswirkungen über die Emissionen der Triebfahrzeuge hinaus, diese sind in ihrem Umfang und vor dem Hintergrund der bestehenden Belastung nicht erheblich. Veränderungen der örtlichen klimatischen Verhältnisse können ebenfalls ausgeschlossen werden. Baubedingt bestehen geringe, unvermeidbare, zeitlich und räumlich begrenzte Belastungen durch Abgas- und Staubemissionen. Die Wohngebiete des Ortsteils Apollensdorf (450 m) sind jedoch so weit vom Baustellenbereich entfernt, dass nicht mit Beeinträchtigungen der Anwohner während der Bauausführung (v. a. durch Baulärm) gerechnet werden muss.

Das Risiko einer Havarie ist aufgrund des Transportes in Behältern und der geringen Fahrgeschwindigkeit sehr gering. Im Falle einer Havarie werden die Auswirkungen auf die Oberfläche des Standortes beschränkt bleiben, da nur Feststoffe transportiert werden. Sie lassen sich weitgehen ohne Rückstände beseitigen.

Archäologische Kulturdenkmale und Baudenkmal

Eine Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme und das Auffinden von archäologischen Besonderheiten im Rahmen des Bauvorhabens ist nicht zu erwarten, da die Böden durch Umlagerungen und Anschüttungen in Folge des Baus der Verkehrswege sowie der gewerblichen und industriellen Bebauung beeinträchtigt sind.

Eine Beeinträchtigung der nächstgelegenen Baudenkmale ist durch die Baumaßnahme bzw. durch den Betrieb des neuen Gleises aufgrund der Entfernung und der geringen Emissionen im Betrieb verursacht nicht zu erwarten.