



## **Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Absatz 1 UVPG**

### **Vorhaben:**

**Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken, Bahnübergang "Grevenhof" (K4) in Bahn-km 32,345 Lüneburg Süd - Soltau (Han) Süd im Zuge der Kreisstraße 4, Landkreis Heidekreis, Gemeinde Bispingen, Gemarkung Steinbeck/Luhe**

Träger des Vorhabens: Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)

Antrag vom: 10.09.2020

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) betreibt im OT Steinbeck/Luhe der Gemeinde Bispingen im Landkreis Heidekreis die Eisenbahnstrecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd. Mit Schreiben vom 10.09.2020 wurde über die Gesellschaft für die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) mbH der Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken im Zuge der Kreisstraße 4 „Grevenhof“ in Bahn-km 32,345 der voran genannten Strecke gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378) zuletzt geändert durch Art. 3 vom 08.08.2020 (BGBl. I 1795) beantragt.

Seit 2017 verkehrt auf der Strecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd wieder regelmäßig Schienengüterverkehr. Zukünftige Planungen sehen auch Personenverkehr vor. Aus diesen Gründen muss der Bahnübergang „Grevenhof“ nach Stand der Technik durch eine moderne, rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage mit LED Optiken und Halbschranken gesichert werden.

Gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S.94) zuletzt geändert durch Art. 117 vom 19.06.2020 (BGBl. I 1328) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Vorliegend handelt es sich um eine Änderung einer Betriebsanlage von Eisenbahnen. Für den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sieht Ziffer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG unter Spalte I die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Größen- und Leistungswerte oder Prüfwerte nach Anlage 1 UVPG sind für das Änderungsvorhaben nicht vorgesehen. Mithin ist nach § 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. § 7 Abs. 1 UVPG gilt entsprechend.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Bei der Vorprüfung berücksichtigt die Behörde, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden. Liegen der Behörde Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens vor, bezieht sie diese Ergebnisse in die Vorprüfung ein.

## **1. Merkmale des Vorhabens**

### *1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und der Abrissarbeiten*

Geplant ist, dass der Bahnübergang zukünftig durch den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken technisch gesichert werden soll. Die bisherige Blinklichtanlage wird zurückgebaut. Die Lichtzeichenanlage mit Halbschranken wird teilweise an den Standorten der bisherigen Blinklichter aufgestellt. Die Streckengeschwindigkeit wird nicht verändert und verbleibt nach Inbetriebnahme der Lichtzeichenanlage auf 60 km/h aus beiden Richtungen. Im Quadranten II/III wurde ein Fuß- und Radweg nachgebaut, der künftig in die technische Sicherung mit Halbschranken einbezogen wird. Um die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, wird zudem an zwei Straßensignalen eine akustische Warneinrichtung montiert.

### *1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten*

Ein Zusammenwirken mit Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben und Tätigkeiten besteht nicht.

### *1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*

#### *1.3.1 Fläche*

Durch den Einsatz einer neuen Sicherungstechnik steigt die Flächeninanspruchnahme im Vergleich zur umgebenden Straße und Gleisfläche nur unwesentlich durch die Standorte der Schrankenantriebe. Der vorherige Standort des Schalthauses wird an gleicher Stelle durch ein neues Schalthaus ersetzt. Das bisherige wird zurückgebaut. Im Zuge der Gesamtmaßnahme ist somit nur eine punktuelle Neuversiegelung von Flächen im Bereich der zusätzlichen Betonformsteine für die Schrankenantriebe vorgesehen.

#### *1.3.2 Boden*

Der erforderliche Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken wird im unversiegelten Bereich des bestehenden Bahnübergangs durchgeführt. Am Bahnübergang werden insgesamt 15 Fundamentformsteine (einschl. 4 Stück am Standort Schalthaus) mit den Abmaßen 0,5 m (b) x 0,5 m (t) und einer Bauhöhe von 1,05 m (h) eingebaut. Die Formsteine werden in der Höhe bündig zur Fahrbahnoberkante ausgerichtet. Die vorhandenen Formsteine werden ausgebaut und entsorgt. Die Standorte der Formsteine befinden sich im Straßenseitenraum, bzw. im Seitenraum des Geh-/Radweges (1,15 m von der Fahrbahnkante und bis zu 3,50 m aus Gleismitte).

Die Kabelkanäle sind aus Beton oder Recyclingkunststoff und stellen keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt dar. Sie werden im unmittelbaren Seitenraum zum Schotterbett verlegt und so eingebaut, dass sie auf einem 15 cm hohen Sandbett gelagert werden und von der Höhe mit der Umgebung abschließen. Aufgrund der linienförmigen Ausbildung der Versiegelung in unmittelbarer Gleisnähe kommt es nur zu einer unerheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden.

### *1.3.3 Wasser*

Durch das Vorhaben wird weder das Grundwasser verändert, noch findet eine Veränderung an Gewässern oder eine Verlegung von Gewässern statt. Die Versickerung von Oberflächenwasser ist weiterhin uneingeschränkt gegeben.

### *1.3.4 Tiere*

Die Bautätigkeiten finden größtenteils in Gleisnähe statt. Der unmittelbare Kreuzungsbereich mit Straßen ist in der Regel kein bedeutsamer Lebensraum von Tieren. In den möglichen Rückzugsbereichen Gleisbett und Gehölze außerhalb des Arbeitsbereiches wird nicht gearbeitet, so dass sie sich dort zurückziehen können. Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung durch den Bahnübergang ist der Lebensraum für Tiere bereits stark eingeschränkt. Durch die Halbschranken findet keine darüberhinausgehende Verdrängung statt.

Während der Bauzeit können Emissionen zu temporären Verdrängungen führen. Die Bauzeit beträgt etwa fünf Wochen, daher fällt die Störung der dort lebenden Tiere eher kurz aus.

### *1.3.5 Pflanzen*

Die Bautätigkeiten finden größtenteils in Gleisnähe statt. In diesen Bereichen wird die Flora regelmäßig zurückgeschnitten. Es werden keine Gehölze o.ä. Anwuchs entfernt. Im Grasbewuchs werden nur die bisherigen Fundamentsteine durch baugleiche, neue Fundamentsteine ersetzt. Diese Bereiche können unmittelbar nach der Bautätigkeit wieder besiedelt werden. Der unmittelbare Seitenraum wird aus Gründen der Betriebssicherheit und Dauerhaftigkeit des Gleisbettes durch den Einsatz von Blatt – und Bodenherbiziden von Bewuchs freigehalten.

Aufgrund der bestehenden Vorbelastung des Bahnübergangs ist das Schutzgut Pflanzen bereits jetzt stark eingeschränkt. Durch den Neubau der Anlagen wird sich zukünftig keine zusätzliche oder verstärkte Einschränkung ergeben.

Eine Baustelleneinrichtungsfläche wird sich am nahegelegenen Bahnhof Steinbeck befinden. Dort verfügt die OHE über eigene Grundflächen, die teilweise für Umschlagsmöglichkeiten Straße/Schiene versiegelt sind. Daher erfolgt durch eine Baustelleneinrichtungsfläche ebenfalls keine zusätzliche Belastung.

### *1.3.6 biologische Vielfalt*

Eine Relevanz des Vorhabens für die biologische Vielfalt ist nicht erkennbar.

## *1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes*

Im Rahmen der Bauarbeiten fallen Abfallmaterialien an, die einer entsprechenden Entsorgung zugeführt werden. Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten, der gesondert zu entsorgen ist. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen daher durch diese Maßnahme nicht.

### *1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen*

Die Bauarbeiten erfolgen ausschließlich von der Straße oder von dem Gleis mit einem Zweiwegbagger. Die Arbeiten finden tagsüber zu den normalen Arbeitszeiten mit maximal zwei Großgeräten statt. Es finden maximal 10 Materialtransporte mit LKW während der gesamten Bauzeit statt. Die TA Lärm wird diesbezüglich eingehalten. Die Bauzeit beträgt etwa 5 Wochen, somit fallen Belästigungen eher kurz aus.

Darüber hinaus ist nicht mit erheblichen Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Durch die akustische Warneinrichtung kommt es zu geringen kurzen Schallemissionen vor und während der Querung des Zuges am Bahnübergang. Die Straßensignale der Lichtzeichenanlage haben im Signalschirm eine Signalleuchte für gelbes und rotes Ruhelicht. Überfährt ein Zug den Einschaltpunkt, zeigen die Signale am Bahnübergang den Verkehrsteilnehmern mit der Farbfolge gelb/rot die Sperrung des Bahnübergangs an. Nach Ablauf der erforderlichen Raumzeiten senken sich die Halbschranken ab. Die Ausschaltung der Gesamtanlage erfolgt, nachdem die letzte Zugachse den Bahnübergang verlassen hat. Die Streckengeschwindigkeit wird im Zuge des Einbaus der Lichtzeichenanlage nicht erhöht.

In direkter Nähe des Bahnübergangs befinden sich keine Wohnhäuser. Der nächste Hof ist etwa 250 Meter entfernt, daher ist mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen.

*1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:*

#### *1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien*

Ein erhöhtes Unfallrisiko ist in diesem Baufeld nicht zu erwarten. Gefährliche Stoffe und gefährliche Technologien kommen hier nicht zum Einsatz.

*1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes*

Ein erhöhtes Störfallrisiko ist nicht erkennbar.

#### *1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, zum Beispiel durch Verunreinigung von Wasser oder Luft*

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen auf. Die Belastungen durch die Baumaßnahmen (Lärm, Staub) sind aufgrund der relativ kurzen Bauzeit sowie nach Art und Ausmaß für die menschliche Gesundheit als nicht erheblich einzustufen.

## **2. Standort der Vorhaben**

*Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.*

*2.1 bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)*

Das Vorhaben befindet sich im Landkreis Heidekreis. Der Standort des Bahnübergangs liegt am Ortsrand der Gemeinde Bispingen im Außenbereich. Um den Bahnübergang herum befinden sich Ackerflächen und Waldabschnitte. Der nächste Hof befindet sich etwa 250 Meter entfernt. Durch das geplante Vorhaben wird sich die aktuelle Situation nicht erheblich positiv oder negativ verändern. Eine Kollision der Nutzungen ist daher nicht zu erwarten.

*2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)*

#### *2.2.1 Fläche*

Die Flächen der Standorte der Lichtzeichenanlagen und des Schalthauses verfügen über keine besondere Wertigkeit, da die Fläche bereits teilweise versiegelt ist.

#### *2.2.2 Boden*

Das Einbringen von Fremdstoffen in den Boden wird durch Schutzmaßnahmen vermieden. Reststoffe und Betriebsmittel werden ordnungsgemäß entsorgt.

#### *2.2.3 Landschaft*

Der Neubau der Lichtzeichenanlage ersetzt die vorhandene Blinklichtanlage. Eine erhebliche Veränderung der Landschaft ist damit nicht verbunden.

#### *2.2.4 Wasser*

Durch das Vorhaben sind keine Gewässer betroffen. Schadstoffeinträge von Baumaschinen, -fahrzeugen und -materialien wie Getriebe-, Motoröl und Kraftstoffen werden durch einen geordneten Baustellenbetrieb und entsprechende Schutzmaßnahmen während der Bauphase vermieden.

#### *2.2.5 Tiere*

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Lebensraumverlust ist nicht zu erwarten.

#### *2.2.6 Pflanzen*

Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

#### *2.2.7 Biologische Vielfalt*

Eine Betroffenheit der Artenvielfalt durch das geplante Vorhaben ist aufgrund der annähernd gleichartigen Vorbelastung durch die vorhandene Bebauung nicht zu erwarten.

*2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):*

*2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des BNatSchG vorhanden.

*2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Naturschutzgebiete (NSG) nach § 23 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

*2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Nationalparke (NP) nach § 24 Absatz 1 BNatSchG und keine nationalen Naturmonumente nach § 24 Absatz 4 BNatSchG vorhanden.

*2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

Das Vorhaben befindet sich jedoch innerhalb des Naturparks gemäß § 27 BNatSchG Lüneburger Heide. Die Maßnahme ist jedoch punktuell und kleinräumig auf den Bereich des Bahnübergangs „Grevenhof“ beschränkt. Aufgrund des vorbelasteten Raumes durch den bereits bestehenden Bahnübergang wird das Gesamtbild nicht in untypischer Weise verändert. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturparks ist damit nicht verbunden. Das Vorhaben steht den Zielen der Naturparkentwicklung nicht entgegen.

*2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Naturdenkmale gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

*2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine geschützten Landschaftsbestandteile oder Alleen gemäß § 29 BNatSchG vorhanden.

*2.3.7 gesetzlich geschützte Biotopie nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotopie gemäß § 30 BNatSchG.

*2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes*

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes.

#### *2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind*

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, für die durch Gemeinschaftsvorschriften bestimmte Umweltqualitätsnormen festgelegt und bereits überschritten sind, vorhanden.

#### *2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes*

Es sind keine Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte betroffen.

#### *2.3.11 amtliche Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind*

Im Vorhabengebiet befinden sich keine Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

### **3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

#### *Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen*

Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine geringfügige Änderung des Bahnübergangs. Es handelt sich bei dem Einbau der Lichtzeichenanlage mit Halbschranken um eine punktuelle Maßnahme an einem bereits bestehenden Bahnübergang in einer soweit vorbelasteten Landschaft. Der vorherige Standort des Schalthauses wird an gleicher Stelle durch ein neues Schalthaus ersetzt. Das bisherige wird zurückgebaut. Im Zuge der Gesamtmaßnahme ist somit nur eine punktuelle Neuversiegelung von Flächen im Bereich der zusätzlichen Betonformsteine für die Schrankenantriebe vorgesehen.

Die erforderlichen Kabelgräben bzw. der Kabelkanal im Verlauf des Streckengleises wird aus der Gleismitte verlegt. Dieser Gleisbereich wird aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Betriebssicherheit und Dauerhaftigkeit des Gleisbettes, von Bewuchs freigehalten.

Beeinträchtigungen durch die akustischen Warneinrichtungen am Bahnübergang für die Radfahrer und Fußgänger werden als gering eingeschätzt.

Aufgrund von Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahme sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten.

Die Belastung für den Naturpark Lüneburger Heide wird wegen der punktuellen und kleinräumigen Maßnahme am bereits bestehenden Bahnübergang als gering betrachtet.

Die Beeinträchtigungen der Lufthygiene am Ort des Vorhabens während der Bautätigkeiten durch Abgas- und Staubimmissionen und die baubedingte Lärmemission sind aufgrund der verhältnismäßig geringen Ausmaße und der kurzen Bauzeit von untergeordneter Bedeutung. Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten. Die Bauarbeiten werden zu üblichen, werktätigen Arbeitszeiten ausgeführt.

### **Ergebnis:**

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahme somit nicht durchzuführen.

Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht ist der Öffentlichkeit bekanntzumachen (§ 19 Abs.1 Nr. 2 UVPG).

i.A.

Ritter (5141)