



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
- Stabsstelle Planfeststellung -

P219-30224-87

Hannover, den 20.02.2020

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

---

### **Vorhaben:**

**Einbau einer Lichtzeichenanlage im Zuge der Kreisstraße K 50 „Druhwaldstraße“ in Bahnkm 34,184 der Strecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd, Gemeinde Bispingen, OT Steinbeck/ Luhe, Gemarkung Steinbeck/ Luhe, Landkreis Heidekreis**

Träger des Vorhabens: Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)  
Antrag vom: 07.11.2019

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 07.11.2019 wurde über die Gesellschaft für die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) mbH der Einbau einer Lichtzeichenanlage im Zuge der Kreisstraße K 50 „Druhwaldstraße“ in Bahn-km 34,184 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. 2 vom 08.01.2019 (BGBl. I S. 1040) 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 „Druhwaldstraße“ kurzfristig nach Stand der Technik durch eine moderne, rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage mit LED Optiken 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. 2 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass 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 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.

## **Merkmale des Vorhabens**

### Größe und Ausgestaltung des Vorhabens:

Geplant ist, dass der Bahnübergang zukünftig durch den Einbau einer Lichtzeichenanlage technisch gesichert werden soll. Die bisherige Blinklichtanlage wird zurückgebaut. Die Lichtzeichenanlage wird teilweise an den Standorten der bisherigen Blinklichter aufgestellt. Es ist der Einbau von zusätzlichen Seitenoptiken vorgesehen, da im Gefahrenbereich „Bahnübergang“ eine Ackerfläche und eine Veranstaltungsfläche der Gemeinde einbindet. Die Streckengeschwindigkeit wird nicht verändert und verbleibt nach Inbetriebnahme der Lichtzeichenanlage auf 60 km/h aus beiden Richtungen. Um die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, wird zudem an zwei Straßensignalen eine akustische Warneinrichtung montiert.

Am Bahnübergang werden insgesamt acht Fundamentformsteine (einschl. vier Stück am Standort Schalthaus) Fundamentformsteine mit den Abmaßen 0,5 m (b) x 0,5 m (t) und einer Bauhöhe von 1,05 m (h) eingebaut. Der Formstein wird in der Höhe bündig zur Fahrbahnkante ausgerichtet. Die vorhandenen Formsteine werden ausgebaut und entsorgt. Die Standorte Formsteine befinden sich im Straßenseitenraum (1,40 m von der Fahrbahnkante und bis zu 3,50 m aus Gleismitte).

Für die Kabelverlegung werden Kabelkanäle der Größe I (10 cm breit, 16 cm hoch) verlegt. Der Kabelkanal wird im unmittelbaren Seitenraum zum Schotterbereich verlegt (Bereich 0 cm – 100 cm von der Schotterkante). Die Kabelkanäle sind aus Beton oder Recyclingkunststoff und werden so eingebaut, dass sie auf einem 15 cm hohen Sandbett gelagert werden und von der Höhe mit der Umgebung abschließen.

Das südwestlich des Bahnübergangs bisherige Schalthaus wird komplett zurückgebaut. Das neue Schalthaus wird südöstlich des Bahnübergangs in seinen Abmaßen die gleiche Stellflächengröße erfordern wie bisher

### Zusammenwirken mit anderen bestehenden Vorhaben und Tätigkeiten

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

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

Es entsteht in Bezug auf die Fundamentformsteine eine Versiegelung von ca. 2 m<sup>2</sup>. Durch den Rückbau der bisherigen Fundamentformsteine für die Straßensignale der Blinklichtanlage an den nahezu gleichen Standorten wird die zusätzlich neuversiegelte Fläche jedoch unter ca. 2 m<sup>2</sup> liegen. Da der vorherige Standort des Schalthauses aufgegeben wird und die Formfundamentsteine dort zurückgebaut werden, entsteht für den Bereich des Schalthauses keine zusätzlich versiegelte Fläche durch das Vorhaben. Somit ist im Zuge der Gesamtmaßnahme nahezu keine Neuversiegelung von Flächen vorgesehen.

Der Straßenbereich ist in gesamter Fahrbahnbreite bereits mit Asphalt versiegelt. Eine Verbreiterung der Fahrbahnbreite wird nicht vorgenommen. Die punktuelle Versiegelung durch die Betonfundamente für die Lichtzeichenanlage im unversiegelten Boden wird als nicht erheblich eingestuft. Die erforderlichen Kabelgräben bzw. der Kabelkanal im Verlauf des Streckengleises wird im Bereich von 2,50 m – 3,00 m aus Gleismitte verlegt. Dieser Bereich wird aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Einsatz von Blatt- und Bodenherbiziden von Bewuchs freigehalten.

Aufgrund der linienförmigen Ausbildung der Versiegelung in unmittelbarer Gleisnähe kommt es nur zu einer unerheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Flora und Fauna

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.

Das Vorhaben befindet sich auf nicht besonders geschützten Boden. Geschützte Arten der Flora und Fauna kommen im Planungsgebiet nicht vor. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird einzig der Gleisbereich durch den Einsatz von Blatt- und Bodenherbiziden von Bewuchs freigehalten.

### Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 des 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG):

Im Rahmen der Bauarbeiten fallen Abfallmaterialien an. Diese werden einer entsprechenden Entsorgung zugeführt.

### Umweltverschmutzung und Belästigung:

Durch die akustische Warneinrichtung kommt es zu geringen kurzen Schallemissionen vor und während der Querung des Zuges am Bahnübergang. Die Rotlichter an den Ampeln sind nur maximal zwei Minuten je Zugfahrt angeschaltet. Die Kapazität der eingleisigen Strecke auf maximal zwei Zugfahrten je Stunde beschränkt. Aufgrund der kurzen Leuchtzeit gibt es keine Beeinträchtigung durch Licht auf die Schutzgüter der Umgebung

Die Arbeiten finden tagsüber zu den normalen Arbeitszeiten mit maximal zwei Großgeräten (Bagger etc.) statt. LKW-Fahrten für die Materialtransporte finden während der gesamten Bauzeit maximal 10 Transporte statt. Die TA Lärm wird diesbezüglich eingehalten.

Die Streckengeschwindigkeit wird im Zuge des Einbaus der Lichtzeichenanlage nicht erhöht.

### Unfallrisiko mit Blick auf Stoffe und Technologien

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

Die Bauarbeiten erfolgen ausschließlich von der Straße oder von dem Gleis mit einem Zweiwegbagger.

#### Risiken für die menschliche Gesundheit:

Die Belastungen durch die Baumaßnahmen (Lärm, Staub) sind aufgrund der relativ kurzen Bauzeit von ca. fünf Wochen sowie nach Art und Ausmaß für die menschliche Gesundheit als nicht erheblich einzustufen.

## **2. Standort des Vorhabens**

#### Nutzungskriterien:

Der Bahnübergang und das Schaltheus befinden sich auf bereits asphaltierten Straßen bzw. auf Scherrasen. Eine empfindliche Nutzung ist nicht vorhanden.

#### Qualitätskriterien:

##### Fläche

Die Standorte der Lichtzeichenanlagen und des Schaltheuses befinden sich auf Scherrasen.

##### Boden

Ein Einbringen von Fremdstoffen in den Boden werden durch diverse Vermeidungsmaßnahmen vermieden. Reststoffe und Betriebsmittel werden sorgfältig entsorgt.

##### Landschaft

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

##### 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.

##### Tiere

Die Bautätigkeiten finden größtenteils in Gleisnähe statt. Im unmittelbaren 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 Tiere sich dort zurückziehen können. Durch die Arbeitsweise vom Gleis und der Straße wird bereits das Maximum zum Schutz der Fauna durchgeführt. Es sind somit keine Beeinträchtigungen der Fauna zu erwarten.

##### Pflanzen

Die Bautätigkeiten finden größtenteils in Gleisnähe statt. In diesen Bereichen wurde die Flora regelmäßig zurückgeschnitten. Es werden keine Gehölze o. ä. Aufwuchs entfernt. Im Grasbewuchs werden die bisherigen Fundamentsteine durch baugleiche, neue Fundamentsteine ersetzt. Diese Bereiche können unmittelbar nach der Bautätigkeit wieder besiedelt werden.

### Biologische Vielfalt:

Aufgrund der starken Vorbelastung der Flächen im Gleis- und Straßenbereich ist den Biotypen nur eine allgemeine bis geringe Lebensraumbedeutung für Tiere (wenig empfindliche, weit verbreitete und nicht gefährdete Arten) und Pflanzen zuzuordnen.

### Schutzkriterien:

Das Vorhaben befindet sich innerhalb des Naturparks gemäß § 27 BNatSchG Lüneburger Heide. Die Maßnahme ist punktuell und kleinräumig auf den Bereich des Bahnübergangs „Druhwaldstraße“ 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.

### Denkmalschutz:

Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Belange der Denkmalpflege werden die Baumaßnahme nicht berührt.

### **Gesamteinschätzung:**

Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden nur geringfügige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, da es sich bei dem Einbau der Lichtzeichenanlage um eine punktuelle Maßnahme an einem bereits bestehenden Bahnübergang in einer soweit vorbelasteten Landschaft handelt. Eine zusätzliche dauerhafte Neuversiegelung durch den Neubau des Schalthauses wird aufgrund des Rückbaus des bisherigen Schalthauses ausgeglichen.

Die erforderlichen Kabelgräben bzw. der Kabelkanal im Verlauf des Streckengleises wird im Bereich 2,50 m – 3,00 m aus Gleismitte verlegt. Dieser Gleisbereich wird aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Einsatz von Blatt- und Bodenherbiziden von Bewuchs freigehalten.

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

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

Die Belastbarkeit des Naturparks 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 erhebliche 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).

Hannover, 20.02.2020

I. A. Bussmann