



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Dezernat Planfeststellung -

5119/P219-30224-85

Hannover, den 14.10.2020

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

Vorhaben:

Einbau einer Lichtzeichenanlage im Zuge der Gemeindestraße „Am Scharrlberg“ in Bahnkm 33,632 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: 11.11.2019

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 11.11.2019 wurde über die Gesellschaft für die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) mbH der Einbau einer Lichtzeichenanlage im Zuge der Gemeindestraße „Am Scharrlberg“ in Bahn-km 33,632 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 „Am Scharrlberg“ 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. 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 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. 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) 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 der Formsteine befinden sich im Straßenseitenraum (1,15 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 nordöstlich des Bahnübergangs dazugehörige bisherige Schalthaus wird komplett zurückgebaut. Das neue Schalthaus wird südöstlich des Bahnübergangs in seinen Abmaßen die gleiche Stellflächengröße fordern 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:

Durch den Einsatz einer neuen Sicherungstechnik steigt die Flächeninanspruchnahme im Vergleich zur umgebenden Straße und Gleisfläche nicht. Der vorherige Standort des Schalthauses wird aufgegeben. Die Formfundamentsteine werden an dieser Stelle zurückgebaut,

dadurch entsteht keine zusätzlich versiegelte Fläche durch dieses Vorhaben im Bereich des Schalthauses. Im Zuge der Gesamtmaßnahme ist demnach keine Neuversiegelung von Flächen vorgesehen.

Die Bauarbeiten erfolgen ausschließlich von der Straße aus oder von dem Gleis mit einem Zweiwegbagger. Der Straßenbereich ist in seiner gesamten Fahrbahnbreite bereits mit Asphalt versiegelt. Eine Verbreiterung der Fahrbahnbreite wird nicht vorgenommen. Der Bereich, indem die Verlegung der Kabelkanäle stattfindet, wird, aus Gründen der Betriebssicherheit und Dauerhaftigkeit des Gleisbetttest, von Bewuchs möglichst freigehalten. Dies geschieht mechanisch.

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

Eine Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich direkt am Bahnhof Steinbeck. Dort verfügt die OHE über eigene Grundflächen, die teilweise für Umschlagsmöglichkeiten Straße/Schiene versiegelt sind.

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.

Schützenswerte Biototypen sind wegen der Vorbelastung durch den Schienen- und Straßenkörper sowie durch den Einsatz von Blatt- und Bodenherbiziden im unmittelbaren Bereich des Gleises nicht anzunehmen.

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. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen daher nicht durch diese Maßnahmen.

Umweltverschmutzung und Belästigung:

Durch die akustische Warneinrichtung kommt es zu geringen kurzen Schallemissionen vor und während der Querung des Zuges am Bahnübergang. Die Rotphasen der Lichtzeichenanlage werden zum Schutz von sehbeeinträchtigten Menschen werden außerdem durch ein Tonsignal angezeigt. Die Schaltung des Tonsignals erfolgt parallel zur Schaltung des Rotlichts. Das Rotlicht und das Tonsignal werden ausgeschaltet sobald die letzte Zugachse den Bahnübergang verlassen hat. Die Lautstärke für das Tonsignal ist regelbar und wird bei der eisenbahntechnischen Abnahmeprüfung zwischen allen Beteiligten abgestimmt. Diese Steuerung der Akustik lässt eine Nachtabsenkung zu, sodass die Lautstärke des Tonsignals zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr automatisch reguliert wird. Im Vergleich zu den Zugeräuschen ist das vorlaufende Tonsignal nicht signifikant. 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. Der Materialtransport geschieht über LKW-Verkehr. Insgesamt 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 sowie nach Art und Ausmaß für die menschliche Gesundheit als nicht erheblich einzustufen.

2. Standort des Vorhabens

Nutzungskriterien:

Der Bahnübergang und das Schalthaus befinden sich auf bereits asphaltierten Straßen und damit nicht auf hochwertigen Rasenflächen. Eine empfindliche Nutzung ist nicht vorhanden.

Qualitätskriterien:

Fläche

Die Standorte der Lichtzeichenanlagen und des Schalthauses befinden sich auf keinen hochwertigen Rasenflächen.

Boden

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

Aufgrund dessen, dass die Bautätigkeiten größtenteils in Gleisnähe stattfinden und sich dieser Bereich im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit Straßen befindet, ist in der Regel kein bedeutsamer Lebensraum von Tieren betroffen. Die möglichen Rückzugsbereiche – Gleisbett und Gehölze – außerhalb des Arbeitsbereiches werden nicht belastet, sodass sie sich dort zurückziehen können. Aufgrund der Arbeitsweise am Gleis und der Straße wird bereits das

Maximum zum Schutz der Fauna durchgeführt. Es ist demnach keine Beeinträchtigung der Fauna zu erwarten.

Pflanzen

Die Bautätigkeiten in Gleisnähe statt. In diesem Bereich wurde die Flora regelmäßig zurückgeschnitten. Zudem werden keine Gehölze o.ä. Aufwuchs entfernt. Im Grasbewuchs werden lediglich die bisherigen Fundamentsteine durch baugleiche, neue Fundamentsteine ersetzt. Die betroffenen Bereiche können unmittelbar nach der Bautätigkeit wieder besiedelt werden.

Biologische Vielfalt:

Aufgrund der starken Vorbelastung der Flächen im Gleis- und Straßenbereich ist den Biotoptypen 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 „Am Scharrlberg“ 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:

Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten. Durch das Vorhaben werden nur geringfügige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht. Es handelt sich bei dem Einbau der Lichtzeichenanlage um eine punktuelle Maßnahme an einem bereits bestehenden Bahnübergang in einer soweit vorbelasteten Landschaft. Durch die Umsetzung des Schalthauses findet an der Stelle, an der das Schalthaus bisher stand, eine Entsiegelung und an der neuen Stelle eine Neuversiegelung statt. Da sich die Versiegelungen gegeneinander aufwiegen lassen, findet hier keine zusätzliche Versiegelung statt.

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 Gleisbetttest, von Bewuchs freigehalten.

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

Aufgrund von 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 Naturparkes 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).

Hannover, 14.10.2020

I. A. Presuhn