



**NLSstBV**  
Wir in Niedersachsen:  
mobil. regional. sicher!



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
- Planfeststellung -

4141-30224-198

Hannover, 19.07.2023

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

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) 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.

**Vorhaben:** Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken im Zuge der Landesstraße 282 (L282) in Bahn-km 11,952 der Strecke Celle-Wittingen, Landkreis Celle, Samtgemeinde Lachendorf, Gemeinde Lachendorf

§§ 2 Abs. 4, 6, 7 UVPG normieren, dass auch Neuvorhaben Vorhaben im Sinne des UVPG nach Maßgabe der Anlage 1 sind. Vorliegend soll der bestehende Bahnübergang (BÜ) der Landesstraße 282 (L282) durch den Einbau bzw. der Erneuerung einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken in Bahn-km 11,952 technisch gesichert werden, sodass es sich nicht um ein Neuvorhaben, sondern um eine Änderung eines bereits bestehenden Vorhabens handelt.

Aufgrund dieser oben genannten Änderung kann eine UVP-Pflicht gemäß § 9 Abs. 3 i. V. m. § 9 Abs. 4 UVPG vorliegen. Für das ursprüngliche Vorhaben wurde keine UVP-Prüfung durchgeführt. Bei der technischen Sicherung handelt es sich um den Bau einer zu dem Schienenweg gehörigen Betriebsanlage und das Vorhaben ist dem Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen gem. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG zuzuordnen. Folglich unterliegt das Vorhaben der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 3, Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG.

Bei der Vorprüfung ist zu berücksichtigen, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens, des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers i.S.d. Anlage 3 UVPG offensichtlich ausgeschlossen werden.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.

### **1. Merkmale des Vorhabens**

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

Die Änderung des bestehenden Vorhabens erfolgt im Übergang zwischen der L282 und der Bahnstrecke Celle-Wittingen in Bahn-km 11,952. Derzeitig wird der Bahnübergang durch Andreaskreuze (Vz 201) und Baken (Vz 162, 159, 157) angekündigt und durch eine Blinklichtanlage der Bauform Lo 1/57

aus dem Jahr 1961 technisch gesichert sowie aufgrund des Baus des Radweges im Jahr 2008 erweitert. Diese lässt eine dringend erforderliche Änderung zur sicheren Verkehrsführung, auch bei der Radweganlage, nicht zu und muss daher durch eine rechnergesteuerte Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ersetzt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit am Bahnübergang ist es erforderlich, die Bahnübergangssicherung den heutigen örtlichen Verkehrsverhältnissen anzupassen und eine technische Bahnübergangssicherung nach neuestem Stand der Technik zu montieren.

Daraus resultiert, dass die heute vorhandenen signaltechnischen Einrichtungen zusätzlich um zwei Gehwegschranken und zwei KFZ-Schranken erweitert werden müssen. Zur Sicherstellung der Verfügbarkeit ist beabsichtigt, den BÜ mit einer neuen Lichtzeichenanlage auszustatten, Halbschranken zu installieren und eine akustische Warneinrichtung zu montieren. Der Standort des bestehenden Schaltshauses bleibt unverändert im Quadranten IV. Die Streckengeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge wird auch nach Inbetriebnahme der Anlage weiterhin auf 60 km/h aus beiden Richtungen begrenzt.

Die Straßensignale S1 und S2 der Quadranten IV und II erhalten einen Standort von 1,40 m von der Fahrbahnkante der Landstraße und ca. 9,50 m aus Gleismitte. Die Signalmaste werden als Peitschenmast ausgeführt. An den Auslegern werden zusätzlich die Signaloptiken (über Fahrbahnmitte) sowie jeweils ein Andreaskreuz (Vz201) querliegend und am Signalmast außerdem die Akustik montiert. Die Standorte der Signalpeitschen und des Schrankenantriebes stehen im rechten Winkel zur Straße. Die Schrankenantriebe des Schrankenbaumes erhalten einen Standort von 1,40 m (Antriebsmitte) zur Straßenkante und 8,50 m aus der Gleisachse. Die Spitzen des Schrankenbaumes befinden sich bei geschlossenen Schranken min. 3,50 m aus Gleisachse.

Die Straßensignale S6 und S5 für den Radweg der Quadranten II und I erhalten einen Standort von ca. 0,75 m von der Radwegkante und ca. 4,50 m aus Gleismitte. An den Signalmasten werde zudem die Akustik montiert. Die Schrankenantriebe erhalten einen Standort von 0,75 m (Antriebsmitte) von der Radwegkante und ca. 3,50 m aus Gleismitte.

Die Straßensignale S3 und S4 aus Quadranten I und III erhalten einen Standort von 1,40 m von der Fahrbahnkante der Landstraße und ca. 4,50 m aus Gleisachse.

Im Kreuzungsbereich werden die Fahrbahnmarkierungen den geänderten Standorten der Signalrichtungen angepasst. Die Fahrbahn und der Radweg erhalten Haltelinien (Straße 2,50 m, Radweg 1,00m).

Die geplante Änderung beinhaltet:

- Vier Straßensignale mit Akustik und Andreaskreuze,
- Vier Halbschranken mit Schrankenantriebe,
- Vier Fahrbahnmarkierungen

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

Andere für diese Prüfung relevante bestehende oder zur Zeit der Prüfung zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten sind nicht im Wirkraum des hier beantragten Vorhabens.

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

#### *1.3.1 Fläche*

Die Bauarbeiten erfolgen ausschließlich von der Straße oder von dem Gleis mit einem Zweiwegebagger. Eine Baustelleneinrichtungsfläche wird am nahegelegenen Bahnhof Lachendorf sowie Lachendorf

„alt“ angeboten. Dort verfügt die SInON über eigene Grundflächen, die für den Güterumschlag Straße/Schiene bereits versiegelt sind.

### *1.3.2 Boden*

Am BÜ werden insgesamt 15 Fundamentformsteine (einschließlich drei Stück am Standort Schaltheus) mit den Abmaßen 0,5 (b) x 0,5 m (t) und einer Bauhöhe von 1,05 m (h) im Straßenseitenraum eingebaut. Der Formstein wird in der Höhe bündig zur Fahrbahnoberkante ausgerichtet. Im Zuge der Gesamtmaßnahme ist nur eine kleinstteilige Neuversiegelung an den Standorten der Fundamentformsteine für die vier Schrankenantriebe vorgesehen.

### *1.3.3 Wasser*

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten. Die Verrieselung von Oberflächenwasser ist weiterhin gegeben.

### *1.3.4 Tiere*

Eine Relevanz des Vorhabens für das Schutzgut Tiere ist nicht erkennbar.

### *1.3.5 Pflanzen*

Aufgrund der bestehenden Vorbelastung der Randbereiche der Straße, des Radweges und des Bahnübergangs wird das Schutzgut Pflanzen nicht zusätzlich oder verstärkt eingeschränkt.

### *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. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen daher durch diese Maßnahme nicht. Baubedingt ist von keinen gefährlichen Abfällen auszugehen.

## *1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen*

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von max. zwei Baumaschinen und max. zehn Materialtransporten durch LKW-Fahrten auf. Da die Bauarbeiten nur am Tage stattfinden, sind keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten. Zusätzlich liegen in der Nähe des geplanten BÜ keine Wohnbebauung.

Im geplanten Baufeld ist kein kontaminierter Boden zu erwarten. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme 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, da keine gefährlichen Stoffe und Technologien verwendet werden.

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

## **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)*

Der derzeit bestehende BÜ befindet sich bei der Kreuzung der L282 und der Bahnstrecke Celle-Wittingen in der Samtgemeinde Lachendorf im Landkreis Celle.

Die Verkehrsbelastung auf der L282 liegt bei starkem Verkehr, > 2.500 Fahrzeuge. Auf der L282 findet u. a. ÖPNV mit Bussen statt. Der Radweg wird stark genutzt. Die Straßenverkehrsteilnehmer der L282 werden aus Richtung Lachendorf/Beedenbostel, in einer Entfernung von ca. 200 m zum BÜ, in der direkten Verkehrsführung durch einen Kreisel geleitet. Unmittelbar an dem Kreisel befindet sich an der L282 eine Tankstelle. Für die Straßenverkehrsteilnehmer besteht eine -außerorts- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h.

*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 Boden*

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

### *2.2.2 Landschaft*

Der beantragte Einbau der technischen Sicherung hat kaum Auswirkungen auf das Schutzgut Landwirtschaft, da die Veränderungen des BÜ auf gewidmeten Bahngelände stattfindet.

Auch die Rotlichter an den Ampeln haben keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da diese max. zwei Minuten je Zugfahrt angeschaltet sind und die Kapazität der eingleisigen Strecke auf max. zwei Zugfahrten je Stunde beschränkt ist.

### 2.2.3 Wasser

Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

### 2.2.4 Tiere

Es sind keine Lebensräume von Tierarten betroffen.

*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 und Naturparke nach § 27 BNatSchG erfasst

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG, keine Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG und keine Naturparke nach § 27 BNatSchG vorhanden.

#### 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 gesetzlich geschützten Wasserschutzgebiete, Heilschutzgebiete, Risikogebiete oder Überschwemmungsgebiete.

*2.3.9 Brennwald, Schutzwald nach § 12 BWaldG, Erholungswald nach § 13 BWaldG und Bodenschutzgebiet*

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, die als Brennwald, Schutzwald oder Erholungswald nach §§ 12, 13 BWaldG erfasst. Ein Bodenschutzgebiet liegt ebenfalls nicht vor.

*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*

Aus den Ergebnissen zu 1. und 2. ergibt sich keine Liste für mögliche nachteilige Umweltauswirkungen. Baubedingte Auswirkungen auf die o.g. Schutzgüter sind lokal auf den Eingriffsbereich und zeitlich auf die Dauer der üblichen, werktätigen Bauarbeiten begrenzt. Insgesamt sind die baubedingten Auswirkungen von geringer Intensität und Komplexität.

Anlagebedingte Auswirkungen auf die o.g. Schutzgüter durch die Versiegelung des Bodens im Bereich sind unerheblich.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die o.g. Schutzgüter durch Lärm- und Lichtimmission sind aufgrund der Vorbelastung sowie der Nachtabenkung der akustischen Warnanlage unwesentlich.

Im vorliegenden Fall könnte jedoch § 14a Abs. 1 UVPG einschlägig sein. Voraussetzung dafür ist, dass es sich um die Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1 handelt.

Bei der technischen Sicherung des BÜ durch den Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken handelt es sich um eine Änderung einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG. Außerdem müsste es sich um eine Einzelmaßnahme handeln. Gemäß § 14a Abs. 1 Nr. 4 handelt es sich bei einer technischen Sicherung eines BÜ um eine Einzelmaßnahme. Folglich ist § 14a Abs. 1 Nr. 4 UVPG anzuwenden.

**Ergebnis:**

Abschließend ist nach überschlägiger Vorprüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahme somit nicht durchzuführen. Mangels Erforderlichkeit einer Vorprüfung bedarf es keiner Veröffentlichung über die Feststellung der UVP-Pflicht nach § 5 Abs. 2 i. V. m. § 19 Abs. 1 Nr. 2 UVPG im UVP-Portal.

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

Hannover, 20.07.2023

i.A.

Plesse (4141)