



5142-30224-96

Hannover, den 20.08.2020

**Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Abs. 1 UVPG**

**Vorhaben: Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken im Zuge der „Lüneburger Straße“ (K17) in Bahn-km 4,961 der Bahnstrecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd**

**Vorhabenträger: Osthannoveranische Eisenbahnen AG (OHE)**

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.

I. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg, im Ortsteil Rettmer, kreuzt die Lüneburger Straße (K17) die Bahnstrecke Lüneburg Süd – Soltau (Han) Süd. Der Bahnübergang wird derzeit durch eine mit Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 1958 genehmigte Blinklichtanlage und Andreaskreuze gesichert. Aufgrund des Verkehrsaufkommens mit mehr als 2500 Fahrzeugen, soll der Bahnübergang durch eine Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesichert werden. Hierfür soll die bestehende Lichtzeichenanlage vollständig gegen eine neue ausgetauscht werden. Zusätzlich soll auch eine separate Fuß- bzw. Radweganlage mit Halbschranken und akustischer Warneinrichtung installiert werden.

II. Prüfungsmaßstab

Im vorliegenden Falle ist eine überschlägige Vorprüfung, ob eine UVP-Pflicht besteht, erforderlich. Denn bei dem Bau der Lichtzeichenanlage handelt es sich um Änderungsvorhaben, für das ursprünglich keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, § 9 Abs. 3 Nr. 2 i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1 UVPG. Eine UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 7 Abs. 1 UVPG. Die einzelnen Kriterien für diese Vorprüfung wiederum finden sich in der Anlage 3 zum UVPG wieder.

Grundlage für die Vorprüfung der vom Vorhabenträger eingereichten Unterlagen im Hinblick auf die folgenden Kriterien:

1. Merkmale des Vorhabens
2. Standort des Vorhabens
3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

**Die überschlägige Prüfung hat ergeben, dass eine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.**

### III. Überschlägige Prüfung der UVP-Pflicht

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

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

Anstelle der bisherigen Anlagen, den Lichtzeihanlagen und den Andreaskreuzen, die vollständig abgerissen werden, werden neue Signalmasten eingebracht. Zusätzlich sind Schrankenbäume mit Halbschranke geplant. Für die gegenüberliegende Seite, die den aus dem Norden kommenden Verkehr sichern soll, ist zusätzlich eine separate Schranke für Fuß- und Radfahrer geplant. Zudem wird das Schalthäuschen gegen ein baugleiches ausgetauscht. Insgesamt wird für das Vorhaben auf einer Gesamtbaulänge von 1,2 km und einer Fläche von insgesamt 50.000 m<sup>2</sup> gebaut. Die Größe des Vorhabens ergibt sich zum einen aus den genannten baulichen Anlagen, die unmittelbar am Bahnübergang installiert werden und die eigentlicher Gegenstand des Verfahrens sind, und zum anderen aus den am angrenzenden Gleis erforderlichen Bauarbeiten. Hier werden im Verlauf des Streckengleises aus ca. 2,5 – 3,00 m Entfernung von der Gleismitte Kabelkanäle verlegt.

Aus der Größe und Ausgestaltung des Vorhabens selbst ergibt sich keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

##### **1.2 Nutzung natürlicher Ressourcen**

###### 1.2.1 Fläche

Die Lichtzeihanlage wird teilweise an den Standorten der bisherigen Lichtzeihanlage aufgestellt. Hierdurch ist der Mehrbedarf an Fläche nur gering. Laut Vorhabenträger wird dieser Mehrbedarf an Fläche wiederum im unmittelbaren Bereich der Bahnanlage mit versiegeltem Boden gedeckt. Somit ist auch eine Neuversiegelung nicht erforderlich.

Insgesamt lässt sich somit festhalten, dass die Ressource Fläche nicht zusätzlich beansprucht wird, sodass sich hier erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausschließen lassen.

###### 1.2.2 Boden

Während die Ressource Fläche den zweidimensionalen Aspekt der Erdoberfläche meint, umfasst der Boden demgegenüber auch die tiefergehenden Erdschichten. Für die Anlage werden schätzungsweise 400 m<sup>3</sup> Erde ausgehoben. Dies ist vor allem bei den Ausführungsarbeiten am Gleis erforderlich, bei denen die Kabelgräben verlegt werden. Bei ordnungsgemäßer Durchführung des Vorhabens kann davon ausgegangen werden, dass eine Zuführung gefährlicher Stoffe in den Boden nicht stattfindet.

Während des Baus wird vorübergehend Boden beansprucht, um Geräte und Baumaterial zu lagern. Die baubedingte Beeinträchtigung in Form von Verdichtung des Bodens durch die Lagerung von Baumaterial und Baumaschinen ist allerdings nur temporär und laut Vorhabenträger weitestgehend auf die versiegelte Fläche des Bahnübergangs beschränkt. Daher ist die Beeinträchtigung des Bodens als nicht erheblich anzusehen.

###### 1.2.3 Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Dass die o.g. Ressourcen für das Vorhaben genutzt werden, ist nicht erkennbar. Es findet keine Entnahme oder Einleitung oder ein sonstiger Eingriff in Grund- oder Oberflächengewässer statt.

##### **1.3 Erzeugung von Abfällen**

Während des Baus der Anlage ist mit dem Anfallen der üblichen Baustellenabfällen zu rechnen. Es bestehen keine Hinweise auf kontaminierten Boden, der im Zusammenhang mit den Bauarbeiten anfielen.

## **1.4 Umweltverschmutzungen und Belästigungen**

### **1.4.1 Lärm**

Durch den Betrieb der neuen Lichtzeichenanlage wird der Verkehrslärm nicht verstärkt, da es nicht zu einer Zunahme des Schienenverkehrs kommt. Akustische Beeinträchtigungen entstehen allerdings durch die neuen Warnsignale, die das baldige Schließen der Schranken ankündigen. Allerdings befindet sich die Anlage nicht in unmittelbarer Umgebung von Wohnbebauung. Nachts findet zudem eine Herabsenkung der Signalstärke statt. Somit kann für den Menschen eine starke Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Während der Bauarbeiten wird es eine auf den Bereich der unmittelbaren Umgebung beschränkte Zunahme an Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen kommen, die allerdings temporär und nur von kurzer Dauer sein wird.

Durch die akustische Warnanlage sind in gewissem Umfang zusätzliche Störungen der Tiere zu erwarten, die über das Maß der bisherigen Störung hinausgehen. Diese sind allerdings vor dem Hintergrund, dass es sich um einen wenig naturnahen, stark vorbelasteten Raum handelt, als unwesentliche Zusatzbelastung zu bewerten.

Weitere Lärmbelastungen sind temporär auf den Bau der Anlage selbst beschränkt. Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Baustellenlärm zu irreversiblen Beeinträchtigungen insbesondere zur dauerhaften Vertreibung vorhandener Arten führen wird. Auch für den Menschen gibt es keine dauerhafte Beeinträchtigung, da der

#### **bb. Schadstoffemissionen und Erschütterungen**

Während der Bauphase ist davon auszugehen, dass durch den Einsatz der Baustellenfahrzeuge vorübergehend vermehrt Schadstoffe ausgestoßen werden und es auch zu Erschütterungen kommen wird. Allerdings sind diese Auswirkungen vorübergehend auf die Zeit der Bauarbeiten beschränkt.

### **1.4.2 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**

Die zu ändernde Lichtzeichenanlage befindet sich in einem Wasserschutzgebiet der Stufe IIIb. Das Risiko einer Verunreinigung des Wassers wird dennoch als gering bewertet (siehe 2.2).

## **2. Standort des Vorhabens**

### **2.1 Nutzungen**

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 Bahnübergang Lüneburger Straße befindet sich auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg, im Ortsteil Rettmer an der Kreisstraße 17. Die Lichtzeichenanlage wird auf gewidmetem Gelände der Bahn installiert. Das Vorhaben fügt sich entsprechend in die vorherrschende Nutzung für den Verkehr ein. Empfindliche andere Nutzungen, die mit dem Vorhaben in Konflikt geraten könnten, sind nicht ersichtlich.

## **2.2 Rechtswirksame Schutzgebietskategorien**

Das Vorhaben befindet sich in einem Wasserschutzgebiet nach § 91 NWG i.V.m. § 51 WHG. Das Gebiet (Gebietsnummer 3002) ist als weitere Schutzzone eingestuft (Schutzzone IIIB). Gemäß § 2 der niedersächsischen Verordnung über Schutzbestimmungen in Wasserschutzgebieten (SchuVO) unterliegt damit den Beschränkungen der Anlage zur SchuVO. In der weiteren Schutzgebietszone (III) ist insbesondere das Ausbringen von Abfällen und wassergefährdenden Stoffen weitgehend verboten bzw. steht unter Genehmigungsvorbehalt. Die Gebiete der Schutzzone IIIB sollen hierdurch vor der Gefahr nicht oder nur schwer abbaubaren Schadstoffen geschützt werden.

Die Bauarbeiten finden in 1,5 m Bodentiefe statt. Es werden keine wassergefährdenden Stoffe eingebracht. Mit einem Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu rechnen. Abfälle, die beim Bau anfallen, werden nur temporär auf versiegelter Fläche gelagert. Somit kann davon ausgegangen werden, dass das Wasserschutzgebiet durch die Anlage und den Bau nicht beeinträchtigt wird.

## **2.3 Schutzgutbezogene Kriterien (Qualitätskriterien)**

Es ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser haben wird (s. 2.2). Dementsprechend steht dem Vorhaben auch das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot gemäß § 47 WHG nicht entgegen.

Die übrige ökologische Empfindlichkeit des Gebiets ist als gering einzustufen: Aufgrund der ohnehin bestehenden weiträumigen Bodenversiegelung sind in dem Bereich des Bahnübergangs wenig Pflanzen und Tiere vorhanden, deren Quantität weiter verringert werden würde. Insbesondere ist nicht von einer dauerhaften Verdrängung durch die nur kurzfristigen Bauarbeiten zu rechnen. Durch die Arbeiten am Gleis ist ebenfalls nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Flora zu rechnen, da diese Bereiche aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Einsatz von Blatt- und Bodenherbiziden von Bewuchs stets freigehalten werden. Dass die biologische Vielfalt durch das Vorhaben beeinträchtigt werden könnte, ist nicht ersichtlich. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist ebenfalls nicht zu besorgen, da lediglich ein Austausch der Signalanlagen stattfindet und die Zusatzbauten das durch den Bahnübergang stark vorgeprägte Bild nicht weiter beeinträchtigen.

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

Durch die Bauarbeiten wird es für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen Luft und Boden zeitlich begrenzte und reversible Auswirkungen von geringer Intensität geben. Die Schutzgüter Mensch – insb. menschliche Gesundheit -, die biologische Vielfalt, das Wasser, die Landschaft, das kulturelle Erbe, und das Klima werden weder von den Bauarbeiten noch vom Betrieb der Anlage belastet.

## **4. Zusammenfassung**

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Änderung der Lichtzeichenanlage nicht geeignet ist, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen mit sich zu bringen, sodass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.