



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

5130-30224-105

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Vorhaben: Ersatz der technischen BÜ-Sicherungsanlage Brest-Aspe am Bahnübergang in Bahn-km 52,757 der Strecke Bremervörde-Harsefeld im Zuge der Straße zum Bahnhof (K58)

Träger des Vorhabens: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)
Antrag vom: 14.07.2020

Gemäß § 5 Abs.1 UVPG ist festzustellen, ob nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Grundlage hierfür sind die eingereichten Unterlagen des Vorhabenträgers sowie interdisziplinäre behördliche Informationen.

§ 9 UVPG regelt die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben. Das beantragte Vorhaben stellt nach Ziffer 14.8 der Anlage 1 des UVPG den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, soweit der Bau nicht Teil des Baues eines Schienenweges nach Nummer 14.7 ist; wonach das Vorhaben eine Vorprüfung des Einzelfalls erfordert.

Größen- und Leistungswerte oder Prüfwerte nach Anlage 1 zum UVPG sind für das Änderungsvorhaben nicht vorgesehen. Mithin ist nach § 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Bestehende Vorhaben sind hier als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Für die Vorprüfung bei Änderungsvorhaben gilt § 7 UVPG entsprechend. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt. 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.

Das zu prüfende Vorhaben beinhaltet

- 1.) den Ersatz der vorhandenen Sicherungsanlage durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken für die Fahrbahn und Schranken für den parallel geführten Geh-/Radweg am Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit unter Einbeziehung des Einmündungsbereich der Bahnhofshalle in die K58.

1 Hintergrund

Aufgrund veränderter Verkehrsbeziehungen hinsichtlich der, nordwestlich in die Kreisstraße (K58) einmündenden, Bahnhofstraße ist eine Überplanung in Bahn-km 52,757 notwendig. Diese beinhaltet die Einbeziehung des Einmündungsbereiches in die Bahnübergangssicherung und die Anpassung der Sicherungsanlage entsprechend den aktuellen Gegebenheiten, was zur Erhöhung der Sicherheit und der leichteren Abwicklung des Verkehrs beiträgt. Die vorhandene Anlage wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Halbschranken für die Fahrbahn und Schranken für die parallel geführten Geh-/Radwege ersetzt.

2 Merkmale und Wirkfaktoren des Bauvorhabens

2.1 Baubedingte Wirkfaktoren

Das geplante Verfahren soll sich über eine **Bauzeit** von 6 Wochen erstrecken.

Die geschätzte **Flächeninanspruchnahme** beläuft sich auf weniger als 80 m², worin etwa 25 m² neuversiegelt werden müssen. Die **Baulänge** beläuft sich auf 0,06 km.

Die **fachgerechte Entsorgung** des Erdaushubes, von etwa 10m³, sowie des anfallenden Abfalles ist gewährleistet.

Als weitere mögliche baubedingte Auswirkungen gelten solche, die durch den Bauvorgang, den Baustellenverkehr einschließlich des An- und Abtransportes von Baumaterialien und Abraum sowie solche die zur vorübergehenden Beeinträchtigung der Schutzgüter führen könnten.

Solche Beeinträchtigungen sind in vorliegenden Verfahren nicht zu erwarten, da die Baustelleneinrichtung und Baustellenlagerflächen ausschließlich auf bereits vorbelasteten, versiegelten Flächen stattfinden.

Die baubedingten Vorhabensmerkmale sind zeitlich auf die Dauer der Bauarbeiten begrenzt und entfalten somit einen temporären Charakter. Die Reich- und Wirkweite ist auf den Nahbereich des Bauvorhabens begrenzt.

2.2 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Anlagebedingt ergeben sich durch den Bau des Bahnübergangs sowie durch mögliche Nebenanlagen ein Verlust eines Einzelbaumes. Durch die mit dem Vorhaben verbundenen Tiefbauarbeiten sind Beschädigungen am Wurzelwerk des Baumes nicht zu verhindern, weshalb der Baum nicht zu erhalten ist. Dieses Vorgehen wurde von dem beauftragten Landschaftsarchitekten bestätigt.

3.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Betriebsbedingte Merkmale werden durch den eingesetzten Zugverkehr sowie durch die Instandhaltung der Bahnanlage hervorgerufen. Da es sich bei dem Vorhabensbereich bereits um einen für den schienengebundenen Verkehr intensiv genutzten Bereich handelt, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die betriebsbedingten Wirkfaktoren erwartet.

3 Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens

Grundlage für die Prüfung sind die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen. Danach werden Art und Merkmale der Auswirkungen im Rahmen der überschlägigen Prüfung wie folgt beurteilt:

3.1 Schutzgut Mensch:

Baubedingte Vorhabensmerkmale, die über das aktuelle Maß der Bestandssituationen hinausgehen, wie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und erhöhte Lärmimmissionen, sind nicht zu erkennen. Die für das Vorhaben genutzten Flächen befinden sich in Besitz des Antragstellers. Des Weiteren dient die Maßnahme der Verkehrssicherheit, was sich insbesondere positiv auf die menschliche Gesundheit auswirkt.

3.2 Schutzgut biologische Vielfalt:

Das Landschaftsbild wird durch den Verlust eines Einzelbaumes verändert und somit werden potenzielle Habitatstrukturen für europäische Vogelarten gefährdet. Jedoch werden diese artenschutzrechtlichen Konflikte über Vermeidungsmaßnahmen gemindert, sodass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten ist. Des Weiteren kommt es anlagebedingt zu einer Versiegelung von geringwertigen Scherrasen, Gras- und Staudenfluren auf Schottergrund und Offenbodenbereichen in geringem Umfang. Faunistisch wertvollen Bereichen liegen nicht im Wirkungsbereich und avifaunistisch wertvolle Bereiche befinden sich südwestlich des Siedlungsgebietes in ca. 150 m Entfernung und werden somit nicht vom Vorhaben beeinflusst.

3.3 Schutzgüter Fläche und Boden:

Durch die geplante Fahrbahnaufweitung im Bahnübergangsbereich und die Aufstellung einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und eines Schalthauses kommt es zu einer Neuüberbauung von 21 m². Somit besteht für das Schutzgut Boden einer geringen Beeinträchtigung. Jedoch handelt es sich bei den 21 m² um Randbereiche von Straßen und Schienenwegen, die bereits durch Immissionen vorbelastet sind. Die Maßnahme wird durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

3.4 Schutzgüter Klima und Luft:

Die Beeinträchtigungen der Lufthygiene am Ort des Vorhabens während der Bautätigkeiten durch Abgas- und Staubimmissionen sind aufgrund der verhältnismäßig geringen Ausmaße und der kurzen Bauzeit von untergeordneter Bedeutung.

3.5 Schutzgut Wasser:

Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

4 Ergebnis

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und Boden sind lokal und zeitlich begrenzt, sodass diese Auswirkungen als reversibel angesehen werden können.

Die Art und der Umfang sämtlicher Auswirkungen in den betroffenen Gebieten lassen die Feststellung zu, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens nicht zu erwarten sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach überschlägiger Prüfung für das beantragte Vorhaben somit nicht durchzuführen.

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

Hannover, 23.11.2020

i.A. Kuhlmei

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kuhlmei', is written below the typed name.