



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
- Planfeststellungsbehörde -

5128-30224-104

Hannover, den 17.08.2020

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

---

### **Vorhaben:**

**Umwandlung des Bahnübergangs in Bahn-km 15,013 im Zuge der Ziegeleistraße in einen Fußwegbahnübergang, Gemeinde Gnarrenburg im Landkreis Rotenburg**

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

Antrag vom: 01.07.2020

Auf der eingleisigen Strecke Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck führt die EVB Güterverkehr und gelegentlich Personenverkehr durch. In Bahn-km 15,013 kreuzt die Ziegeleistraße in Gnarrenburg die eingleisige Strecke der EVB höhengleich. Der Bahnübergang (BÜ) ist zurzeit durch Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge nicht technisch gesichert.

Da Bahnübergänge immer einen Gefahrenpunkt zwischen Schienen- und Straßenverkehr darstellen, wurde seitens der EVB die Aufhebung des Bahnübergangs für Fahrverkehr und Umwandlung in einen Fußwegbahnübergang beschlossen. Auf Grund vorhandener alternativer Wegebeziehungen ist der Bahnübergang für Fahrverkehr nicht mehr erforderlich (Alternative Fahrmöglichkeiten bestehen über die benachbarten Bahnübergänge Osterweder Straße, ca. 260m und Eichholzstraße, ca. 800m).

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), ist festzustellen, ob für das beantragte Vorhaben gemäß §§ 6 bis 14 UVPG eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

§ 9 UVPG regelt die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben. Das beantragte Vorhaben stellt nach § 9 Abs. 3 i.V.m. Ziffer 14.8 der Anlage 1 den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen dar, wonach eine allgemeine Vorprüfung gem. § 7 Abs. 1 i.V.m § 9 Abs. 4 UVPG durchzuführen ist. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG die 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 vor, bezieht sie diese Ergebnisse in die Vorprüfung ein.

### **Merkmale des Vorhabens:**

#### Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Umwandlung des Bahnübergangs in Bahn-km 15,013 im Zuge der Ziegeleistraße in einen Fußwegbahnübergang. Für die Einstufung gemäß Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 11 (13) wird von mäßigen Verkehr (100 – 2.500 Kfz pro Tag) ausgegangen.

Auf Grund vorhandener alternativer Wegebeziehungen ist der BÜ für Fahrverkehr nicht mehr erforderlich und soll zur Erhöhung der Sicherheit in einen Fußbahnübergang umgewandelt werden. Alternative Fahrmöglichkeiten bestehen über die benachbarten Bahnübergänge.

Die vorhandene Befestigung im BÜ-Bereich wird ausgebaut und der Regelbettungsquerschnitt des Gleises hergestellt. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein 2 m breiter Überweg in bituminöser Bauweise angelegt. Im eigentlichen Gleisbereich ist aus Gründen der Unfallsicherheit ein seitlicher Überstand von 50 cm herzustellen.

Zudem werden beidseitig des Gleises Umlaufsperrern angeordnet. Die Sperrern haben das Ziel, die Aufmerksamkeit der querenden Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Blickrichtung durch sinnvolles Führen innerhalb der Sperrern auf die Gleise zu lenken. Die Anordnung der Sperrern erfolgt in Anlehnung der RiL 815 (DB AG) „Bahnübergänge planen und instand halten“. Um ein Durchfahren der Umlaufsperrern mit dem Rollstuhl zu erleichtern, wird die Öffnungsweite im Wendebereich von 1,3 m auf 1,5 m vergrößert.

Ebenfalls werden seitlich der Sperrern zusätzlich Zäune parallel des Gleises angebracht, um ein seitliches umgehen bzw. umfahren zu verhindern.

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

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

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

Für das Vorhaben werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen oder neue Zerschneidungen. Die vorhandene Befestigung im BÜ-Bereich wird ausgebaut und der Regelbettungsquerschnitt des Gleises hergestellt. Für Fußgänger und Radfahrer wird ein 2 m breiter Überweg in bituminöser Bauweise angelegt und im eigentlichen Gleisbereich wird ein zusätzlicher seitlicher Abstand von 50 cm hergestellt. Die Umlaufsperrren werden zum größten Teil auf bereits befestigten Flächen angebracht.

Im Rahmen des Vorhabens kommt es einem geschätzten Umfang der Erdarbeiten von 2 m<sup>3</sup>. Für die Maßnahme erfolgt eine Neuversiegelung im Bereich der Umlaufsperrren von ca. 5 m<sup>2</sup> und eine Entsiegelung des eigentlichen BÜ-Bereiches von ca. 14 m<sup>2</sup>. Es kommt somit zu einer Entlastungswirkung für das Schutzgut Boden, da die Entsiegelung die Neuversiegelung um 9 m<sup>2</sup> übersteigt.

Bei sorgfältiger Bauausführung nach geltenden Standards und Normen ist bei dem Schutzgut Wasser mit keinen erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen.

Durch die Vorbelastung des Standortes ist mit keinen Beeinträchtigungen von Tieren zu rechnen. Betriebsbedingt ist durch das geringere Verkehrsaufkommen sogar ein positiver Effekt bezgl. der Lebensräume der Tiere zu erwarten.

Ebenfalls ist mit keinen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und biologischer Vielfalt zu rechnen. Innerhalb des Baufeldes befinden sich keine Biototypen mit Wertstufe3 > 2. Die den Ziegeleiweg begleitenden Alleebäume sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

### Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 und 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)

Im Rahmen der Baumaßnahme entstehen keine Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG. Baumaterialien werden ordnungsgemäß beseitigt.

### Umweltverschmutzung und Belästigung

Durch die Baumaßnahmen ergibt sich keine negative Änderung der Immissionssituation. Im Gegenteil wird durch die Maßnahme ein geringeres Verkehrsaufkommen zu erwarten sein, sodass sich Verbesserungen ergeben.

Im Rahmen der Bauausführung kann es zeitweise zu akustischen Beeinträchtigungen durch Baumaschinen kommen. Allerdings beträgt die Länge der geschätzten Bauzeit 2 Wochen, sodass diese Beeinträchtigungen nicht als erheblich eingestuft werden.

### Unfallrisiko mit Blick auf Stoffe und Technologien

Es besteht kein Unfallrisiko mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien.

### Risiken für die menschliche Gesundheit

Durch Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge (Baumaschinen) können während des Baustellenbetriebes nur sehr kleinräumige und temporäre lufthygienische Beeinträchtigungen eintreten. Durch das Einhalten der einschlägigen Regelwerke können diese Belastungen vermieden werden. Die Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge sind als unerheblich zu betrachten. Eine Veränderung der lokalen klimatischen Verhältnisse kann ausgeschlossen werden. Anlage- und betriebsbedingt gehen von dem Vorhaben keine Beeinträchtigungen der Lufthygiene und somit der menschlichen Gesundheit aus. Durch das geringere Verkehrsaufkommen findet sogar eine Verbesserung der Lufthygiene statt, sodass eine Verbesserung der menschlichen Gesundheit zu erwarten ist. Ebenfalls trägt die Maßnahme zur Verkehrssicherheit bei, insbesondere für die menschliche Gesundheit ergeben sich dadurch positive Effekte.

### **Standort des Vorhabens:**

#### Nutzungskriterien:

Das Gebiet ist bereits durch den bestehenden Bahnübergang geprägt. Durch die Umwandlung des Bahnübergangs in einen Fußwegbahnübergang entsteht somit keine neue Nutzung. Eine empfindliche Nutzung ist nicht vorhanden.

#### Qualitätskriterien:

##### Fläche

Die Maßnahme wird im Bereich des bestehenden Bahnüberganges und somit auf einer bereits vorbelasteten Fläche durchgeführt.

##### Boden

Die Zufahrt zu der Baustelle wird durch bereits vorhandene befestigte Flächen erfolgen.

##### Landschaft

Bei dem Vorhaben handelt es sich lediglich um eine Umwandlung des Bahnübergangs in einen Fußwegbahnübergang, sodass die Landschaft durch den bereits bestehenden Bahnübergang geprägt ist. Die den Ziegeleiweg begleitenden Alleebäume sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Umwandlung führt dadurch zu keiner höheren Belastung des Landschaftsbildes.

### Wasser

Von dem Vorhaben sind keine großen Oberflächengewässer betroffen. Der Bahnübergang befindet sich in keinem Wasserschutzgebiet. Gewässergefährdete Stoffe werden nicht zum Einsatz kommen.

### Tiere

Tiere sind von dem Vorhaben nicht beeinträchtigt, da es sich lediglich um eine Umwandlung von einem Bahnübergang zu einem Fußwegbahnübergang handelt. Es werden keine Gehölze oder ähnliches entfernt.

### Pflanzen

Vom Vorhaben sind keine gefährdeten oder gesetzlich geschützten Pflanzenarten betroffen. Die den Ziegeleiweg begleitenden Alleebäume sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

### Biologische Vielfalt

Innerhalb des Baufeldes befinden sich keine Biotoptypen mit Wertstufe > 2.

### Schutzkriterien:

Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der folgenden Schutzgebiete:

- Franzhorn (DE 2519-332), welches mehr als 650 m entfernt ist und
- Das gleichnamige Naturschutzgebiet, welches mehr als 360 m entfernt ist

Die Maßnahme ist allerdings punktuell und kleinräumig auf den Bereich des Bahnübergangs beschränkt. Aufgrund des vorbelasteten Raumes durch den bereits bestehenden Bahnübergang wird das Gesamtbild nicht in untypischer Weise verändert. Eine erhebliche Beeinträchtigung der oben genannten Schutzgebiete kann somit ausgeschlossen werden.

### Denkmalschutz

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

### **Gesamteinschätzung der Auswirkungen:**

Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, da es sich bei der Umwandlung des Bahnübergangs in einen Fußwegbahnübergang um eine punktuelle Maßnahme handelt. Zudem ist die Landschaft in diesem Bereich bereits durch den bestehenden Bahnübergang geprägt.

Ein kumulierendes Vorhaben i. S. d. § 10 UVPG liegt nicht vor.

Durch die Umwandlung des Bahnübergangs in einen Fußwegbahnübergang wird der Gefahrenpunkt zwischen Schienen- und Straßenverkehr aufgehoben, sodass die Maßnahme zur Verkehrssicherheit beiträgt und sich dadurch für die menschliche Gesundheit positive Effekte ergeben.

Während der Baumaßnahmen sind keine erheblich nachteiligen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen der Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten.

Die Belastbarkeit der o.g. Schutzgebiete wird wegen der punktuellen und kleinräumigen Maßnahme am bereits bestehenden Bahnübergang als gering betrachtet.

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

Durch das Anbringen der Umlaufsperrn kommt es zu einer Neuversiegelung von ca. 5 m<sup>2</sup>. Allersings wird im Bereich des eigentlichen BÜ-Bereiches eine Fläche von ca. 14 m<sup>2</sup> entsiegelt, sodass es zu einer Entlastungswirkung von 9 m<sup>2</sup> kommt. Die Zuwegung erfolgt über bereits befestigte Flächen. Es ist folglich mit keinen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu rechnen. Baumaterialien werden ordnungsgemäß beseitigt.

Ein Eingriff in Grund- und Oberflächenwasser liegt voraussichtlich nicht vor.

### **Ergebnis:**

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine UVP ist somit im Rahmen der geplanten Baumaßnahme nicht durchzuführen.

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

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht ist der Öffentlichkeit bekanntzumachen (§ 19 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)

Hannover, 17.08.2020

i. A. Jürga