



Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)
Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	17.12.2025
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträgerin: <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; padding: 10px;"> <div style="width: 30%;">  <p>DB InfraGO AG Projekte STE HH- Kiel I.II-N-K-S Infrastrukturprojekte Nord Hammerbrookstr. 44 20097 Hamburg</p> <p>17.12.2025 Ulrich Felber, I.II-N-A-U</p> <p>Datum Unterschrift</p> </div> <div style="width: 30%;"></div> <div style="width: 30%;"></div> </div>		
Vertreter der Vorhabenträgerin:		Verfasser: <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div> <p>PBVI GmbH Wolfener Str 32-34 Haus F 12681 Berlin</p> <p>17.12.2025 F.-O. Sternberg</p> <p>Datum Unterschrift</p>
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens	4
2 Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens	5
3 Varianten und Variantenvergleich.....	6
4 Beschreibung des vorhandenen Zustands	7
4.1 Technische Ausrüstung	7
4.1.1 Leit- und Sicherungstechnik	7
4.1.2 Elektrische Energieanlagen (50 Hz)	7
4.1.3 Telekommunikationsanlagen.....	7
4.1.4 Oberleitung/Bahnstrom	7
4.1.5 Leitungen Dritter.....	7
5 Beschreibung des geplanten Zustands.....	8
6 Tangierende Planungen.....	9
7 Temporär zu errichtende Anlagen	10
8 Baudurchführung	11
9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes.....	12
9.1 Betroffene Fachrechte.....	12
9.2 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen .	12
9.3 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	12
9.3.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG/ BKompV	12
9.3.1.1 Biotope.....	12
9.3.1.2 Tiere.....	13
9.3.1.3 Boden	13
9.3.1.4 Wasser.....	14
9.3.1.5 Klima und Luft	14
9.3.1.6 Landschaftsbild	14
9.3.2 Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Arten / Aussagen zum besonderen Artenschutz	14
9.3.3 Auswirkungen durch Schall und Erschütterungen	15
9.3.4 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete.....	15
9.3.5 Auswirkungen auf sonstige Schutzgebiete und Schutzobjekte	15
9.3.6 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange	15
9.3.7 Auswirkungen auf Wald nach Waldgesetz.....	15
9.3.8 Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele gem. § 27 §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG	16
9.3.9 Gewässerbenutzungen nach § 9 WHG	16
9.4 Rechtliche Bewertung	16
9.4.1 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG	17
9.4.2 Angaben zur Vorprüfung im Sinne des UVPG	17
9.4.3 Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrag	17
10 Weitere Rechte und Belange	18
10.1 Grunderwerb	18
10.2 Kabel und Leitungen	18
10.3 Straßen und Wege	18
10.4 Kampfmittel	18
10.5 Entsorgung von Aushub und Abbruchmaterial	18
10.6 Gewässer	19

Vorhaben:

Unterlage 1

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

10.7	Land- und Forstwirtschaft.....	19
10.8	Brand- und Katastrophenschutz	19
11	Abkürzungen	20

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens

Gegenstand der hier vorliegenden Genehmigungsunterlage ist die Auflassung des BÜ km 188,306 Posade und BÜ km 189,427 Grünhagen auf der Strecke 1151 Dannenberg Ost - Lüneburg.

Die BÜ km 188,306 und km 189,427 auf der Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg befindet sich zwischen der EÜ km 187,235 bei Harlingen und dem BÜ km 192,031 (Leitstade).

Bei den betroffenen Feldwegen handelt es sich um Gleis kreuzende Wege, die Teil im gesamten Wegenetz im Wald der Samtgemeinde Elbtalaue liegt.

Verwaltungsgliederung:

Bundesland:	Niedersachsen
Landkreis:	Lüchow-Dannenberg
Samtgemeinde:	Elbtalaue
Stadt:	Hitzacker (Elbe)

2 Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens

Die Bahnübergänge werden auf Grund ihrer Lage und verkehrlichen Bedeutung als entbehrlich eingeordnet.

Die BÜ 188,306 und km 189,427 befindet sich bei dem Forsthaus Posade und Grünhagen in einem Waldstück. Beide liegen in einem Bogenbereich mit eingeschränktem Sichtfeld. Die Ortslage Forsthaus Posade und Grünhagen ist über das vorhandene Waldwegenetz an die Gemeinde Harlingen) über den EÜ km 187,232 angebunden. Die aufzulassenden BÜ 188,306 und km 189,427 befinden sich zwischen den benachbarten BÜ 192,031 und dem EÜ km 186,325 in einem Waldgebiet.

Nr.	BÜ-Stationierung	Entfernung zum BÜ 177,3	Kfz/d	max. Kfz/h
1	km 187,325	981 m	EÜ	
2	km 188,306	-	1	0
3	km 189,427	-	7	3
4	km 192,031	2.604 m	11	2

Die Fahrzeugführer nutzen den BÜ 189,427 als eine Möglichkeit der Zufahrt zum Anliegen Forsthaus Posade bzw. zum Querverkehr und als Zufahrt zu den Waldstücken.

Der Kfz-Verkehr, der heute über den BÜ 188,306 und BÜ 189,427 führt, würde perspektivisch vollständig über den Nachbar-EÜ km 192,031 bzw. EÜ km 192,031 erfolgen. Mit den Auflassungen der BÜ's 188,306 und 189,427 (mit schwachem Kfz-Verkehr) wird der Verkehr über den EÜ 192,031 geringfügig erhöht. Des Weiteren besteht nördlich der Bahnstrecke für die Anlieger eine Querverbindung vom EÜ km 187,235 bis zum BÜ km 192,031 Leitstade mit den Verbindungen zu den Ortschaften Wietetze und Bahrendorf.

Bei technisch nicht gesicherten Bahnübergängen ist grundsätzlich einem erhöhten Gefährdungsrisiko für die Straßenverkehrsteilnehmer auszugehen. Die Auflassung des Bahnübergangs stellt einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung eines potenziellen Unfallgefahrenpunktes dar.

Dem Straßenbaulastträger wurde die Maßnahme vorgestellt und es wurden keine grundsätzlichen Bedenken zur Auflassung geäußert.

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

3 Varianten und Variantenvergleich

Auf Grund der Ausbausituation im Bestand mit einer maximalen Fahrbahnbreite von unter 5,40 m wäre die Fahrbahnbreite im Kreuzungsbereich einschließlich der Räumstreckenbereiche nach RIL 815 auf eine Breite von 6,35 m für einen gefahrlosen Begegnungsverkehr von Straßenfahrzeugen aufzuweiten. Hierfür wären umfangreiche bauliche Anpassungsmaßnahmen am Fahrweg Schiene und Straße erforderlich. Für diese Umbaumaßnahme wären Kosten inkl. Gleisbaulogistik von 150.000 EUR zu veranschlagen. Eine zwingende technische Sicherung des Bahnübergangs ist für eine Streckengeschwindigkeit bis 80 km/h noch nicht erforderlich.

Für den benachbarten BÜ km 192,031 Leitstade (schwacher Verkehr, 11 Kfz/d, max. 2 Kfz/h) entsteht eine minimale Erhöhung des Kfz-Verkehrs.

Der BÜ km 192,031 wird in korrespondierenden Maßnahmen regelkonform umgebaut (siehe Abschnitt 6 – Tangierende Maßnahmen).

Die Entscheidung für die Auflassung des BÜ als Vorzugsvariante basiert auf Grund der Lage und der verkehrlichen Bedeutung des BÜ, wie oben unter Planrechtfertigung ausgeführt. Die vorrangige Beseitigung von Bahnübergängen zur Vermeidung von Gefahrenpotenzial entspricht auch den gesetzlichen Vorgaben nach § 3 Abs. 1 EKrG.

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

4 Beschreibung des vorhandenen Zustands

Das eingleisige nicht elektrifizierte Streckengleis liegt in einer land- und forstwirtschaftlich geprägten Umgebung.

Die Gleisanlagen sind in der Schienenform 60E2 auf Betonschwellen der Bauform B70 /W vorhanden.

In den BÜ-Bereich befinden sich bahneigene Kabel entlang des Gleises.

Auf der nördlichen Seite des BÜ ist ein Verbindungsweg vom EÜ km 187,235 bei Harlingen bis zum BÜ km 192,031 Leitstade und den Waldwegen nach Wietzetze und Bahrendorf angebunden.

Der Gleiskörper ist mit 6x Mittelplatten der Firma Strail auf eine Breite auf 5,40 m auf beiden BÜ's ausgelegt. Die seitlichen Anschlüsse sind bis zum Schienenkopf asphaltiert. Die Wege führen unbefestigt bis zum BÜ mit einer geringen Kuppe heran.

Im Bereich der BÜ's befinden sich keine Gebäude und keine Ingenieurbauwerke.

Die BÜ's sind mit den Verkehrszeichen (VZ) 201 Andreaskreuz und beidseitig vor dem Übergang mit VZ 151 Bahnübergang, VZ 274-20 Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h mit Zusatzschild VZ 1000-xxx „bis Bahnübergang“ ausgeschildert.

4.1 Technische Ausrüstung

4.1.1 Leit- und Sicherungstechnik

Es sind keine Anlagen der Signaltechnik an den BÜ's vorhanden.

4.1.2 Elektrische Energieanlagen (50 Hz)

Es sind keine Anlagen der Elektrotechnik an den BÜs vorhanden. Die BÜ ist nicht beleuchtet.

4.1.3 Telekommunikationsanlagen

Eine bahneigene Trasse eines LWL-Streckenkabels ist bahnrechts an den BÜ's verbaut. Eine Schutzrohrtrasse ist im Bestand nicht vorhanden.

4.1.4 Oberleitung/Bahnstrom

Die Strecke ist nicht elektrifiziert.

4.1.5 Leitungen Dritter

Nur am BÜ km 188,3 sind Elektroleitungen der EVE Netz AG außerhalb des Baubereiches vorhanden.

Vom II. Quadrant zum III. Quadrant besteht außerhalb des Baubereiches eine Mittelspannungsfreileitung 20 KV. Vom Mast im III. Quadrant kreuzt die Mittelspannungsleitung unterirdisch das Gleis zum IV. Quadrant. Vom Mast im III. Quadrant mit der Trafostation wird die im II. Quadrant befindliche GSMR Funkstation unterirdisch durch ein Niederspannungskabel versorgt.

Am BÜ km 189,4 befinden sich keine Anlagen Dritter.

5 Beschreibung des geplanten Zustands

Die Eindeckung des Streckengleises mit BÜ-Platten und Asphaltbefestigungen wird an beiden BÜ's zurückgebaut.

Teilflächen der Wege werden in den Zufahrten ersatzlos und vollständig zurückgebaut. Der Asphalt wird geschnitten und abgebrochen. Das Planum bzw. vorhandene Schottertragschichten werden ausgebaut.

Der Boden in den Anfahrtsrampen der Straße wird profilgerecht ausgehoben. Ein Anschluss zu den seitlich bestehenden Böschungskanten des Bahndamms und Bahngraben wird hergestellt.

Am Gleis wird das regelkonforme Profil der Gleisbettung mit Profilierung der Schotterbettung wieder hergestellt.

Die vorhandenen Beschilderungen mit den Verkehrszeichen 201 (Andreaskreuz), 151 (Bahnübergang), 274-52 (Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung 20 km/h) und 1000-xxx (Zusatzschild „bis Bahnübergang“) werden ersatzlos am BÜ zurückgebaut. Die Straßenabschlüsse werden durch eine Absperrschranke (VZ 600-30) auf jeder Straßenseite 3 m vor abschließender Straßenkante in der Fahrbahn gekennzeichnet.

Die vorhandene Kabeltrassen werden geortet und während des Rückbaus der Straße geschützt:

- bahneigene LWL-Trasse bahnrechts, parallel zum Gleis,

Bei Vorfinden weitere Leitungen werden bei den entsprechenden Kabel- und Leitungsträgern Auskünfte eingeholt, die Trassen werden geschützt.

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

6 Tangierende Planungen

Die Ausrüstung der Strecke 1151 Dannenberg Ost - Lüneburg erfolgt als Erstanwendungsprojekt für die Umsetzung von DSTW mit ETCS L2oS. Die Ablösung der vorhandenen mechanischen Sicherungstechnik durch moderne Signal- und Sicherungstechnik ist technische Voraussetzung für die Geschwindigkeitsanhebung auf 80 km/h gemäß DB-Ril-Familie 408 und 819 (Nachrüstung Vorsignalisierung, Streckenblock).

Der technisch nicht gesicherte BÜ 192,031 (Leitstade) im Zusammenhang mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h regelkonform umgebaut, die Straße über den BÜ wird auf 6,35 m für den behinderungsfreien Begegnungsverkehr von Kfz verbreitert. Dadurch wird es künftig möglich sein, dass zwei Kfz im Begegnungsfall auf dem BÜ gefahrlos aneinander vorbeifahren können. Eine technische Sicherung des BÜ ist aktuell nicht vorgesehen und nach aktuellem Regelwerk nicht erforderlich.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Die Baustelle ist durch die vorhandenen öffentlichen Wege ausreichend erschlossen. Die notwendigen Fahrten von Straßenfahrzeugen zur Baustelle werden daher ausschließlich über diese Wege abgewickelt.

BÜ km 188,3:

Für die Baustelleneinrichtung wird die vorhandene Zufahrtsstraße im Quadrant II / III mit einer Beanspruchung der Straßenfläche von 200 m² innerhalb des Grundstückes der DB AG im III. Quadranten genutzt.

BÜ km 189,4:

Für die Baustelleneinrichtung wird die vorhandene Zufahrtsstraße im Quadrant I / IV mit einer Beanspruchung der Straßenfläche von 200 m² innerhalb des Grundstückes der DB AG im I. Quadranten genutzt.

Die bauzeitlich genutzten Flächen werden nach Beendigung der Arbeiten in den Urzustand zurückversetzt.

8 Baudurchführung

Das Streckengleis wird für die Ausführung der Baumaßnahme mit Sperrpausen gesperrt. Für die Ausführung der Baumaßnahme im Gleisbereich werden Sperrpausen im Zugbetrieb eingerichtet. Zudem können die vorhandenen Zugpausen für die entsprechenden Ausführung der Arbeiten genutzt werden.

Der Realisierungszeitraum (Baubeginn, Fertigstellung) ist für das Jahr 2029 geplant.

Die Dauer der Baumaßnahme beträgt ca. 5 Tage (Tagesschichten Mo-Fr) sowie maximal eine Nachtschicht unter Deckung von Sperrpausen und wird so kurz wie möglich gehalten.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffene Fachrechte

Die relevanten Umweltbelange wurden geprüft. Die Schließung der Bahnübergänge Posade und Grünhagen betreffen bereits bestehende und dauerhaft in Anspruch genommene Verkehrsflächen. Zusätzliche Flächeninanspruchnahme, Versiegelung oder Rodung sind nicht vorgesehen. Es kommt beidseitig der bestehenden Straßen zu einer Neumodellierung der Bahnböschung.

Belange des besonderen Artenschutzes wurden geprüft. Es werden keine Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG ausgelöst. Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht betroffen, erhebliche Störungen oder ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko sind ausgeschlossen.

Wasserrechtliche Belange werden nicht berührt. Oberflächengewässer und Grundwasserkörper im Sinne der WRRL sind weder direkt noch indirekt betroffen. Eine Beeinträchtigung von Bodenfunktionen ist nicht zu erwarten, da keine relevanten Bodeneingriffe erfolgen.

Belange des Waldrechts nach dem niedersächsischen Waldgesetz bleiben unberührt.

Weitergehende umweltfachliche Genehmigungen oder Maßnahmen sind nicht erforderlich.

9.2 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Durch das Vorhaben ergeben sich keine Eingriffe in den Naturhaushalt, welche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich machen.

9.3 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

Durch die Schließung der Bahnübergänge kommt es zu Entsiegelung von ca. 73 m² Wegfläche am BÜ Posade (Bahn-km 188,3) und 56 m² am BÜ am Bahn-km 189,4 (Grünhagen). Dadurch ergeben keine umweltfachlichen Auswirkungen.

Durch die Entsiegelungen kommt es im Bereich der ehemaligen Wegflächen wieder zu nutzbaren Habitaten für Flora und Fauna, die Bodenfunktionen und der Wasserrückhalt sind wieder naturnah möglich.

Als Baustelleneinrichtungsflächen dienen jeweils Ruderalflächen neben dem Weg. Diese bauzeitlichen Beeinträchtigungen sind nur wenige Tage wirksam. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die vorübergehende Nutzung der vorbelasten Flächen an den Bahngleisen nicht.

9.3.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG/ BKompV

9.3.1.1 Biotope

Durch die DB-Engineering & Consulting GmbH wurde die Strecke 1151 zwischen Lüneburg und Dannenberg bis 10 m beidseitig der Bahnstrecke kartiert. Die Kartierung der Biotoptypen wurde zwischen dem 1. und 15. September 2023 durchgeführt.

Am 25. September 2025 wurden die Biotoptypen nach der aktuellen Bundeskompensationsverordnung für die Untersuchungsgebiete der Bahnübergänge durch IPO kartiert.

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

Die Bahnübergänge werden durch unbefestigte Waldwege gekreuzt. Angrenzend zu den Bahnflächen befinden sich großflächige, frische bis nasse Ruderalflächen.

An die Ruderalflächen bei dem BÜ Posade schließen im Norden und im Süden Nadel(misch)forste einheimischer Baumarten an. Nördlich befindet sich ein Frunkmast. Das Waldgebiet (Kiefernforst) besteht randlich aus alten Eichen und Bergahorn mit >100J. Als Nebenbaumarten sind Robinien, Birken und Fichten vorhanden. Der Unterwuchs besteht aus Fichte, Buche, Weißdorn, Robinie, Bergahorn und Brombeere.

Der Waldweg am Bahnübergang Grünhagen teilt sich im Süden und verläuft östlich und westlich der Bahnstrecke. An die Ruderalflächen im Norden und an den unbefestigten Weg im Süden des BÜs schließen Nadel(misch)forste einheimischer Baumarten an. Der im Norden befindliche alte Fichtenforst (>100J), ist am Waldrand durch alte Eichen und Buchen charakterisiert. Der Unterwuchs ist aus Buchen, Fichten, Weißdorn, Eiche, Blaubeere (wenig), Brombeere (viel) und Adlerfarn zusammengesetzt.

Als Baustelleneinrichtungsflächen dienen jeweils Ruderalflächen neben dem Weg. Diese bauzeitlichen Beeinträchtigungen sind nur wenige Tage wirksam. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die vorübergehende Beseitigung der Vegetation nicht. Ein Nachwachsen der Ruderalvegetation ist innerhalb einer Vegetationsperiode möglich.

Rote-Liste Pflanzenarten sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Betrachtungsbereich nicht vorhanden. Gehölze sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die geplanten Bereiche zur neuen Modellierung der Bahndämme befindet sich innerhalb einer Ruderalvegetation. Da sich dieser Biotoptyp auch im Umfeld des BÜs befindet, ist eine Wiederherstellung der Ruderalvegetation wahrscheinlich.

9.3.1.2 Tiere

Aufgrund der geplanten Maßnahmen wird nicht davon ausgegangen, dass Lebensräume mit Vorkommen von Tierarten mit Bedeutung für die Sicherung der biologischen Vielfalt beeinträchtigt oder zerstört werden könnten.

Mit der Aufhebung des Bahnübergangs werden befestigte Straßenflächen entsiegelt und standortgerecht begrünt. Entsprechend wird der Lebensraum für Tiere grundsätzlich nicht eingeschränkt, sondern vorhandene Lebensraumstrukturen erweitert.

Zusammenfassend wird für das Schutzgut „Tiere“ durch das geplante Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst.

9.3.1.3 Boden

Bauzeitlich werden ausschließlich anthropogen belastete Böden mit geringer Wertigkeit in den Böschungslagen oder versiegelte Böden genutzt. Aufgrund dessen ergeben sich geringe Wirkungen auf die Böden.

Neuversiegelungen ergeben sich durch das Vorhaben nicht. Durch den Rückbau der Feldsteinpflasterstraße und der asphaltierte Seitenstreifen am Gleis werden Bodenfunktionen wieder hergestellt. Durch die Baumaßnahme werden die Bodenfunktionen (Regler- und Speicherfunktion, Filter- und Pufferfunktion, Bodenfruchtbarkeit) lediglich auf anthropogen beeinträchtigten Flächen bauzeitlich gestört. Eine Wiederherstellung/Verbesserung der Bodenfunktion ist nach Beendigung der Baumaßnahme anzunehmen.

Als Baustelleneinrichtungsflächen dienen jeweils Ruderalflächen neben dem Weg. Diese bauzeitlichen Beeinträchtigungen sind nur wenige Tage wirksam. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die vorübergehende Nutzung der vorbelasteten Böden an den Bahngleisen nicht. Dadurch kommt es zu keinen Eingriffen in natürlich gewachsene Böden.

Für das Schutzgut Boden ergeben sich durch die Entsiegelung ausschließlich positive Effekte.

9.3.1.4 Wasser

Es wird nicht in Oberflächengewässer eingegriffen. Das WRRL-Fließgewässer „Harlinger Bach“ befindet sich etwa 1,3km südöstlich des Bahnübergangs Posade und etwa 2,4 km südöstlich des BÜs Grünhagen. Durch die Auflassung des Bahnübergangs ergeben sich keine Neuversiegelungen. Das anfallende Niederschlagswasser wird weiterhin wie im Bestand über und in die Dammböschung abgeführt und versickert in den Untergrund. Insgesamt sind keine Wirkfaktoren abzuleiten, die gegen die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sprechen.

9.3.1.5 Klima und Luft

Durch das Vorhaben ergeben sich keine nennenswerten mikroklimatischen Änderungen im Untersuchungsraum. Im Zuge des Vorhabens müssen keine Bäume oder Sträucher gerodet werden. Die Abgase und die Staubeentwicklung während der Bauphase sind zeitlich begrenzt. Eine erhebliche mikroklimatische Beeinträchtigung leitet sich daraus nicht ab.

9.3.1.6 Landschaftsbild

Das Landschaftsbild verändert sich durch das Vorhaben nicht. Die Gleisanlage haben keine Bedeutung für Erholungssuchende. Die Vegetation mit Ruderalfluren hat ebenfalls eine geringe Bedeutung für das Landschaftsbild. Entsprechende temporäre bzw. dauerhafte Veränderungen wirken sich somit nicht auf das Landschaftsbild aus.

9.3.2 Auswirkungen auf artenschutzrechtlich relevante Arten / Aussagen zum besonderen Artenschutz

Die vegetationsarme, schotterreiche Bahnstrecke ist für thermophile Arten wie Reptilien ein sehr geeignetes Habitat. Die umliegenden Ruderalfluren bieten einen geeigneten Lebensraum sowie die angrenzenden Gehölzbereiche ein temporäres Versteck gegenüber Prädatoren. Aufgrund von regelmäßiger Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie Vorbelastungen durch den Bahnbetrieb und Querungen am Bahnübergang mindert sich die Eignung als Habitat für Reptilien am Bahnübergang. Daher ist eine Nutzung des Betrachtungsbereiches durch Reptilien allenfalls als temporär und randlich anzunehmen. Zusätzlich kommt es durch die Entsiegelung aber langfristig zur Herstellung neuer Habitate zu Eiablage und zur Überwinterung. Um dennoch potentiell vorkommende Reptilien zu schützen, wird durch die Schutzmaßnahme und der umweltfachlichen Bauüberwachung sichergestellt, dass falls Einzeltiere während der Baumaßnahme im Baufeld gefunden werden, diese abgesammelt werden.

Im gesamten UR entlang der Bahnstrecke ist mit dem Vorkommen verschiedener Brutvogelarten zu rechnen. In den Gebüsch, Gehölzen und Hecken können potentiell u.a. Nachtigall und Neuntöter brüten, die Ruderal- und Staudenfluren an den Bahnrandern dienen als potentielle Brutflächen, u.a. für Braun- und Schwarzkehlchen. Im gesamten UR entlang der Bahnstrecke ist mit dem Vorkommen verschiedener Brutvogelarten zu rechnen. In den Gebüsch, Gehölzen und Hecken können potentiell u.a. Nachtigall und Neuntöter brüten, die Ruderal- und Staudenfluren an den Bahnrandern dienen als potentielle Brutflächen, u.a. für Braun- und Schwarzkehlchen. In den angrenzenden Waldgebieten bestehen potentielle geeignete Bruthabitate u.a. für Spechte und Eulen. Gemäß des Landschaftsrahmenplans Lüchow-Dannenberg (2025) sind in dem Waldgebiet Kleinspecht und Kuckuck verbreitet. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen sind die im Umfeld vorkommenden Vogelarten an Störungen gewöhnt.

Zudem werden im Bereich zwischen Lüneburg und Dannenberg regelmäßig Wölfe gesichtet (Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. 2025). Der Wolf ist nicht betroffen, da er bei Störungen

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

betreffende Flächen meidet bzw. ausreichend schnell flüchten kann und die Eingriffe jeweils nur sehr lokal und zeitlich begrenzt stattfinden.

Fledermäuse können die Bereiche entlang der Gleise zudem gut als Jagdhabitat nutzen. Im Eingriffsbereich des geplanten Rückbaus befinden sich keine Altbäume mit Höhlen. Das Vorkommen von Fledermausquartieren ist daher ausgeschlossen.

Durch die Schließung des Bahnübergangs kommt es zu einer Reduzierung verkehrsbedingter Störungen. Die Maßnahmen wirken sich damit tendenziell entlastend auf die Tierwelt aus.

Durch die Schließung des Bahnübergangs werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 abs. 1 BNatSchG ausgelöst. Maßnahmen zur Vermeidung, CEF- oder FCS-Maßnahmen sind nicht erforderlich.

9.3.3 Auswirkungen durch Schall und Erschütterungen

Es werden für die Ausführung der Arbeiten vorrangig die Arbeiten in den Tagstunden ausgeführt und somit Beeinträchtigungen und Störungen in den Nächten vermieden. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm wird nicht eintreten. Auf Grund des Umfeldes der Baustelle mit Acker- und Wiesenflächen sind keine Wohnbebauungen vorhanden und somit kann die Betroffenheit Dritter ausgeschlossen werden.

Die kurzfristigen Lärmauswirkungen auf die Umgebung führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume.

9.3.4 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Das nächstliegende Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ und FFH-Gebiet (2528-331) „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“ befinden sich in einer Entfernung von über 2 km östlich der betrachteten Bahnübergänge. Das EU-Vogelschutzgebiet V26 „Drawehn“ befindet sich ca. 720 m südlich des BÜs Posade und ca. 980 m südlich vom BÜ Grünhagen.

Somit werden Natura 2000-Gebiete nicht beeinträchtigt.

9.3.5 Auswirkungen auf sonstige Schutzgebiete und Schutzobjekte

Die Vorhaben liegen im Landschaftsschutzgebiet „Elbhöhen-Drawehn“ (LSG DAN27). Das LSG Elbhöhen-Drawehn ist eines der größten Landschaftsschutzgebiete in Niedersachsen. Zentraler Teil des LSGs ist der „Drawehn“, eine Hügellandschaft mit bewaldeten und landwirtschaftlich genutzten Flächen (Naturpark Wendland.Elbe e.V (2025)). Die Schließung des Bahnübergangs widerspricht nicht dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes gemäß der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen "Elbhöhen-Drawehn" vom 1. Aug. 1974.

Durch die Auflassung des Bahnübergangs wird das LSG nicht beeinträchtigt.

Weitere Schutzgebiete sind im nahen Umfeld nicht vorhanden.

9.3.6 Auswirkungen auf Denkmalschutzbelange

Denkmalgeschützte Flächen oder Objekte sind vom Vorhaben nicht betroffen.

9.3.7 Auswirkungen auf Wald nach Waldgesetz

Belange des Waldrechts werden durch die Baumaßnahmen nicht berührt. Die geplanten Schließungen der Bahnübergänge Posade und Grünhagen erfolgen innerhalb einer bereits dauerhaft in

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

Anspruch genommenen Verkehrsfläche. Eine zusätzliche Umwandlung von Wald im Sinne der §§8ff. NWaldLG ist mit dem Vorhaben nicht verbunden. Die Waldfunktion gemäß §1NWaldLG bleiben unverändert erhalten. Waldflächen werden nicht gerodet oder dauerhaft versiegelt.

Durch die Baumaßnahme wird somit nicht in Wald im Sinne des Waldgesetzes eingegriffen.

9.3.8 Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele gem. § 27 §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG

Es sind keine Wirkfaktoren abzuleiten, die gegen die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 bis 31 und §47 WHG sprechen.

9.3.9 Gewässerbenutzungen nach § 9 WHG

Durch die Baumaßnahme sind keine Gewässer im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) betroffen.

9.4 Rechtliche Bewertung

Durch die DB-Engineering & Consulting GmbH wurde die Strecke 1151 zwischen Lüneburg und Dannenberg bis 10 m beidseitig der Bahnstrecke kartiert. Die Kartierung der Biotoptypen wurde zwischen dem 1. Und 15. September 2023 durchgeführt.

Am 25. September 2025 wurden die Biotoptypen nach der aktuellen Bundeskompensationsverordnung für die Untersuchungsgebiete der Bahnübergänge durch IPO kartiert.

Die Bahnübergänge werden durch unbefestigte Waldwege gekreuzt. Angrenzend zu den Bahnflächen befinden sich großflächige, frische bis nasse Ruderalflächen.

An die Ruderalflächen bei dem BÜ Posade schließen im Norden und im Süden Nadel(misch)forste einheimischer Baumarten an. Nördlich befindet sich ein Frunkmast. Das Waldgebiet (Kiefernforst) besteht randlich aus alten Eichen und Bergahorn mit >100J. Als Nebenbaumarten sind Robinien, Birken und Fichten vorhanden. Der Unterwuchs besteht aus Fichte, Buche, Weißdorn, Robinie, Bergahorn und Brombeere.

Der Waldweg am Bahnübergang Grünhagen teilt sich im Süden und verläuft östlich und westlich der Bahnstrecke. An die Ruderalflächen im Norden und an den unbefestigten Weg im Süden des BÜs schließen Nadel(misch)forste einheimischer Baumarten an. Der im Norden befindliche alte Fichtenforst (>100J), ist am Waldrand durch alte Eichen und Buchen charakterisiert. Der Unterwuchs ist aus Buchen, Fichten, Weißdorn, Eiche, Blaubeere (wenig), Brombeere (viel) und Adlerfarn zusammengesetzt.

Als Baustelleneinrichtungsflächen dienen jeweils Ruderalflächen neben dem Weg. Diese bauteillichen Beeinträchtigungen sind nur wenige Tage wirksam. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die vorübergehende Beseitigung der Vegetation nicht. Ein Nachwachsen der Ruderalvegetation ist innerhalb einer Vegetationsperiode möglich.

Rote-Liste Pflanzenarten sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Betrachtungsbereich nicht vorhanden. Gehölze sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die geplanten Bereiche zur neuen Modellierung der Bahndämme befindet sich innerhalb einer Ruderalvegetation. Da sich dieser Biotyp auch im Umfeld des BÜs befindet, ist eine Wiederherstellung der Ruderalvegetation wahrscheinlich.

Auflassung BÜ 188,306 Posade und BÜ 189,427 Grünhagen (Hitzacker)

Strecke 1151 Dannenberg Ost – Lüneburg

Das vorliegende Kapitel 9 des Erläuterungsberichts stellt, die durch die Maßnahme zu erwartende Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Durch die Anwendung von Schutzmaßnahmen verbleiben keine Konflikte.

9.4.1 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG

Ein Eingriff durch das Vorhaben entsteht nicht, da mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Es werden weder Flächen versiegelt noch Gehölze entfernt.

9.4.2 Angaben zur Vorprüfung im Sinne des UVPG

Bei der Schließung der Bahnübergänge handelt es sich gemäß des Eisenbahnbundesamtes um den „Bau eines Schienenwegs von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen sowie Bahnstromfernleitungen auf dem Gelände der Betriebsanlage oder entlang des Schienenwegs“ gemäß Nr. 14.7 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Es handelt sich damit um ein UVP-pflichtiges Vorhaben.

Das Formblatt 3 des Eisenbahnbundesamtes zur Feststellung der UVP-Pflicht nach §§ 5 ff. UVPG wurde ausgefüllt. Nach Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen wurde festgestellt, dass die Durchführung einer UVP nicht erforderlich ist.

9.4.3 Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrag

Durch die Schließung des Bahnüberganges werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist im Vorhaben nicht erforderlich.

Für die Ausführung der Auflassung werden ausschließlich Teilflächen der DB AG in Anspruch genommen.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Baubereich befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Kabel und Leitungen Dritter. In unmittelbarer Nähe zum Baubereich ist in den II. und III. Quadranten eine Luftkabeltrasse 20 KV mit einer Gleisquerung im Abstand von ca. 30 m vom BÜ in den III. und IV. Quadranten.

Werden Kabeltrassen gefunden, werden sie bauzeitlich gesichert.

10.3 Straßen und Wege

Aufgrund der Lage der Baustelle und der Baustelleneinrichtungsfläche ist während der Baudurchführung mit einer leicht erhöhten Nutzung von Wegen zur Baustellenandienung zu rechnen.

10.4 Kampfmittel

Aus den vorliegenden Unterlagen vom Mai 2022 der Befunde der Kampfmittelvorerkundung ist im BÜ- Bereich km 189,427 kein Kampfmittelverdacht ausgewiesen.

10.5 Entsorgung von Aushub und Abbruchmaterial

Mit dem BoVEK-Kurzkonzept vom 04.11.2024 zu den Bahnübergängen km 189,427 und sieben weiteren wurden die Baufelder erfasst und untersucht.

Werden bei den Arbeiten Verdachtsfälle der Kontamination festgestellt, werden die Arbeiten zu unterbrochen und weitere Schritte mit den zuständigen Fachabteilungen und Ämter / Behörden abgestimmt und durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Auflassung des BÜ km 177,3 der Strecke 1151 bei Hitzacker fallen während der Bauausführung nach überschlägiger Massenschätzung folgende Massen an: 228 m³ Bodenaushub, 45 m³ Asphalt, 2 m³ Beton und 3 m³ Bauschutt. Abfalltechnische Voruntersuchungen wurden nicht durchgeführt (BoVEK Kurzkonzept, S. 4).

Die Entsorgung der Abfälle erfolgt nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen. Die Dokumentation des Entsorgungsvorgangs sowohl von gefährlichen Abfällen als auch von nicht-gefährlichen Abfällen erfolgt über das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV).

Unter Beachtung der DB-Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen Planen, Durchführen, Abnehmen, Dokumentieren und Abschließen“ ist projektbegleitend ein „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept“ (BoVEK) zu erstellen. Gemäß dem BoVEK-Check sind im Planungsbereich keine Altlastenverdachtsflächen vorhanden, weshalb nur ein BoVEK-Kurzkonzeptes nach Ril. 137.0101 erstellt wurde.

Da keine abfalltechnischen Voruntersuchungen erfolgten, kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der Baumaßnahme auch gefährliche Abfälle anfallen können. Beim Umgang mit gefährlichen Abfällen werden die entsprechenden Sicherheitsvorschriften (u.a. DGUV-Regel 101-004 „Kontaminierte Bereiche“) beachtet.

Zur Realisierung des Vorhabens ist die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen erforderlich, die teilweise über die für das Vorhaben selbst benötigten Flächen hinausgehen (sog. Baustelleneinrichtungsflächen). Für die temporäre Bereitstellung zur Entsorgung und ggf. Behandlung von Aushub- und Abbruchmassen sind Bereitstellungsflächen notwendig. Die Bereitstellung des Aushub- und Abbruchmaterials erfolgt auf der Baustelleneinrichtungsfläche (s. Unterlage 9.1). Die wesentlichen Parameter bei der Auswahl dieser Fläche waren Örtlichkeit und Nähe zur Bahntrasse, kurzfristige Erreichbarkeit über Hauptverkehrsstraßen, die Lage von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten sowie eine möglichst geringe Beeinträchtigung der umgebenden Wohnbebauung. Die Baustelleneinrichtungsfläche steht in einem engen funktionalen Zusammenhang mit der beantragten Baumaßnahme und ist für die Realisierung des Vorhabens erforderlich.

Die Bereitstellung der ausgebauten Abfälle erfolgt sortenrein getrennt nach Abfallarten und Belastungsklassen in Haufwerken mit einer max. Größe von 500 m³ oder in Container/ Absetzmulden für Kleinstmengen. Es wird darüber hinaus die Beprobung für die anschließende Deklarationsanalytik durchgeführt.

Die Fläche für die Bereitstellung des Aushub- und Abbruchmaterials wird zum Schutz von Boden und Gewässern so eingerichtet und betrieben, dass Schadstoffeinträge in den Untergrund verhindert werden. Gefährliche Abfälle werden zum Schutz gegen Auswaschen durch Niederschlagswasser und gegen Staubverwehung mit Folie abgedeckt.

Die ausführende Firma hat das Entsorgungskonzept vor Baubeginn der Vorhabenträgerin vorzulegen. Eine Verwertung oder Entsorgung ist erst nach Freigabe des Konzepts durch die Vorhabenträgerin zulässig.

10.6 Gewässer

Es sind keine Gewässer betroffen.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Land- und forstwirtschaftliche Flächen sind von der Baumaßnahme nur in ihrer Zugänglichkeit betroffen. Ein Eingriff in die Land- und Forstwirtschaft ist mit der Auflassung und Teilrückbau der Zufahrtswege am BÜ nicht gegeben. Die Zugänglichkeit zu den Flächen / Waldstücken ist mit den vorhandenen Anbindungen gegeben.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Auf beiden Seiten der Strecke 1151 befinden sich durchlaufende Waldwege, die im Falle eines Brand- oder Katastrophenereignisses genutzt und nicht mit dieser Maßnahme eingeschränkt werden.

Bei einem Brandereignis am Streckengleis verteilt sich der Rauch im Freien, wobei eine Verdünnung erfolgt. Eine Verrauchung von Rettungswegen ist nicht zu befürchten.

11 Abkürzungen

Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
DSTW	digitales Stellwerk
ETCS L2oS	Standard / Level in der Sicherungstechnik
Kfz	Kraftfahrzeug
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LWL	Lichtwellenleitung (Glasfaser-Kommunikationsleitung)
NL	Niederlassung / Regionalbereich (RB) Nord DB-Ril-Familie
Ril	Richtlinie Standardwerk der DB AG
Str	Strecke
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
VV	Verwaltungsvorschrift
VZ	Verkehrszeichen mit Angabe Nr.201