



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
- Planfeststellungsbehörde -

5128-30224-98

Hannover, den 28.07.2020

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

---

### **Vorhaben:**

**Verlängerung des Bahnsteigs und Anpassung des Spurplans im Bahnhof Brest-Aspe, Gemeinde Brest, in der Samtgemeinde Harsefeld des Landkreises Stade**

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

Antrag vom: 15.06.2020

Das Land Niedersachsen, vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), möchte die Umweltfreundlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs weiter steigern und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Dazu plant die EVW die heute zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude eingesetzten Diesel-Triebzüge durch Brennstoffzellzüge, Typ Coradia LINT 54 der Firma Alstom zu ersetzen. Da diese Fahrzeuge ca. 13 m länger sind als die heute verkehrenden Diesel-Triebzüge, ist eine Anpassung der Bahnsteige in den Betriebsstellen der Strecke (Bahnhöfe bzw. Haltestellen) erforderlich. Sie sollen auf 115 m inklusive eines Zuschlages für ungenaues Halten verlängert werden.

Der Bahnsteig im Bahnhof Brest-Aspe weist lediglich eine Länge von 100 m auf und ist deshalb um 15 m zu verlängern.

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.

Für das beantragte Änderungsvorhaben ist gem. § 9 Abs. 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG (Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen) eine Vorprüfung gem. § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da für das Änderungsvorhaben keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Änderungsvorhaben erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei 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 Verlängerung des Bahnsteigs im Bahnhof Brest-Aspe. Der Bahnhof befindet sich in der Gemeinde Brest, die zur Samtgemeinde Harsefeld gehört im Landkreis Stade.

Der Bahnsteig muss aufgrund der Brennstoffzellentriebzüge, die die zurzeit eingesetzten Diesel-Triebzüge ersetzen sollen, um 15 m verlängert werden. Der Bahnsteig soll in Richtung Bremerhaven verlängert werden, da eine Verlängerung in Richtung Bremervörde/Buxtehude ausscheidet (technisch gesicherte Bahnübergang im Zuge der Straße „Zum Bahnhof“ stellt einen Zwangspunkt dar). Um die Verlängerung in Richtung Bremerhaven zu minimieren, wird der Bahnsteig in Richtung Buxtehude vorgezogen, sodass die Verlängerung in Richtung Bremerhaven auf 9,52 m beschränkt werden kann. Die neue Bahnsteigbeleuchtung wird der neuen Länge angepasst und gemäß der Verlängerung ergänzt. Ebenfalls erhält die Bahnsteigverlängerung ein taktiles Leitsystem für blinde und sehbehinderte Personen.

Am neuen Bahnsteiganfang setzt die Zuwegung an. Sie wird gem. aktueller Vorschriften so verändert, dass die komplette Zuwegungslänge außerhalb des Gefahrenbereiches des Gleises, 2,50 m ab Gleichsachse, liegt und die Längsneigung der Zuwegung erhöht sich durch die Vorverlegung des Bahnsteiganfanges auf 4,00%. Zudem berücksichtigt die Lage des neuen Bahnsteiganfanges, dass eine ausreichende Signalsicht auf das Ausfahrtsignal 50N besteht und die Ausschalterschleife des technisch gesicherten Bahnübergangs noch nicht belegt ist.

Aus der Bahnsteigverlängerung resultiert eine Verlängerung der Weiche 50W4 im Bahnhof Brest-Aspe. Die Weiche wird entsprechend der Bahnsteigverlängerung nach Westen in Richtung Bremerhaven verschoben. Zusätzlich werden die signaltechnischen Einrichtungen im Bereich der zu verschiebenden Weiche 50W4 entsprechend der Lage angepasst. Es handelt sich dabei um eine Gleissperre und die Gleisfreimeldekontakte.

#### 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:

Im Rahmen des Vorhabens kommt es zu einer Überbauung von Böden allgemeiner Bedeutung auf 23 m<sup>2</sup>. Nach der Eingriffsbilanzierung ergibt sich eine erforderliche Gesamtkompensationsfläche von 13 m<sup>2</sup>. Durch Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste wieder vollständig ausgeglichen werden. Anlagebedingte Überschüttungen nördlich der geplanten Bahnsteigverlängerung werden über eine Gestaltungsmaßnahme durch Ansaat des Banketts und der Restfläche ausgeglichen.

Für das Schutzgut Boden kommt es durch Bodenabtrag sowie Voll- und Teilversiegelung zu kleinflächigen Beeinträchtigungen. Baubedingt ist durch die geplanten Lageflächen, Baustelleneinrichtungsflächen in den Betriebsstellen auf befestigten Flächen der EVB bzw. im Bahnsteigbereich mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Durch die Verlängerung des Bahnsteiges kommt es zu einer dauerhaften Vollversiegelung und somit zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Bodens. Die Neuversiegelung des bereits teilversiegelten Gleisbetts wird jedoch nicht als erheblich eingestuft. Ebenfalls kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen durch anlagebediente Teilversiegelungen Böden allgemeiner Bedeutung. Diese sind für die Eingriffsbeurteilung nicht erheblich.

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

Kurzzeitige baubedingte Störungen von Brutvögeln und Fledermäusen während der Baumaßnahme sind zu erwarten. Durch die Vorbelastung des Standortes ist jedoch mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Gehölze werden nicht entfernt. Ebenfalls kommt es zu keiner betriebsbedingten Beeinträchtigung, da es nicht zu vermehrten Fahrten oder geänderten Betriebszeiten kommt. Der Anlagen bedingte Verlust für verschiedene Insekten im Zuge der kleinflächigen Versiegelung ist aufgrund der Kleinräumlichkeit und dem Angebot dieser Strukturen entlang der Bahnböschung als nicht empfindlich einzustufen.

Baubedingt ist durch die geplanten Lageflächen, Baustelleneinrichtungsflächen in den Betriebsstellen auf befestigten Flächen der EVB bzw. im Bahnsteigbereich mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt zu rechnen. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Bauende wieder angesät bzw. der Eigenentwicklung überlassen, sodass der Eingriff als reversibel anzusehen ist und keine dauerhaften Beeinträchtigungen entstehen. Der Verlust der kleinflächige Ruderalflur auf Schottergrund bei der Neuversiegelung der Verlängerung des Bahnsteiges stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

#### 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 sind die Brennstoffzellentriebzüge deutlich leiser als die heutigen Dieseltriebzüge, sodass sich Verbesserungen ergeben.

Im Rahmen der Bauausführung kann es zeitweise zu akustischen Beeinträchtigungen durch Baumaschinen kommen. Allerdings werden lärmarme Baumaschinen eingesetzt. Lärmintensivere Arbeiten werden ausschließlich kurzfristig und durchgehend nur wenige Stunden eingesetzt.

#### 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 den Austausch den Dieseltriebzüge gegen die Brennstoffzellentriebzüge findet sogar eine Verbesserung der Lufthygiene statt, sodass eine Verbesserung der menschlichen Gesundheit zu erwarten ist.

#### **Standort des Vorhabens:**

#### Nutzungskriterien:

Das Gebiet ist bereits durch den bestehenden Bahnhof geprägt. Durch die Verlängerung des Bahnsteiges ist entsteht somit keine neue Nutzung. Eine empfindliche Nutzung ist nicht vorhanden.

#### Qualitätskriterien:

##### Fläche

Die Verlängerung des Bahnsteiges wird auf einer Ruderalfur auf Schottergrund errichtet. Die Fläche gehört der EVB.

##### Boden

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

Wieder verwendbarer Boden wird DIN-gerecht in Bodenmieten zwischengelagert.

##### Landschaft

Beim Untersuchungsgebiet handelt es sich um den randlichen Siedlungsbereich von Brest-Aspe, der maßgeblich durch Straßenflächen, Grünanlagen, Gehölzstrukturen sowie die Gleisanlagen geprägt ist. Bei dem Vorhaben handelt es sich lediglich um eine Verlängerung eines Bahnsteiges, sodass die Landschaft durch den bereits bestehenden Bahnhof beeinträchtigt ist. Die Verlängerung des Bahnsteiges führt dadurch zu keiner höheren Belastung des Landschaftsbildes.

##### Wasser

Von dem Vorhaben sind keine großen Oberflächengewässer betroffen. Südlich der Gleisböschung verläuft in der Baumhecke ein Graben, der vermutlich zu Entwässerung dient. Der Bahnhof befindet sich in keinem Wasserschutzgebiet. Gewässergefährdete Stoffe werden nicht zum Einsatz kommen.

##### Tiere

Für alle geprüften Arten, insbesondere für die planungsrelevanten europarechtlichen geschützten, wurde in der Relevanzprüfung des Artenschutzberichtes keine Planungsrelevanz ermittelt, da die Art im Untersuchungsbereich des Vorhabens nicht vorkommt oder vom Vorhaben keine Beeinträchtigende Wirkung für die Arten ausgehen. In den möglichen Rückzugsbereich Gehölze wird nicht gearbeitet, sodass Tiere sich dort zurückziehen können. Es sind somit keine Beeinträchtigungen der Fauna zu und auch keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten.

##### Pflanzen

Vom Vorhaben sind Schotterfläche sowie Halbruderale Gras- und Staudenflur betroffen, da die Bautätigkeiten größtenteils in Bahnhofsnähe stattfinden. Es werden keine Gehölze o.ä.

entfernt. Gefährdete oder gesetzlich geschützte Pflanzenarten wurden im Rahmen der Bestandserfassung nicht nachgewiesen. Die südlich angrenzende Baumhecke wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

### Biologische Vielfalt

Aufgrund der starken Vorbelastung der Flächen im Bahnhofsbereich ist den Biotypen nur eine allgemeine bis niedrige Lebensraumbedeutung für Tiere und Pflanzen zuzuordnen.

### Schutzkriterien:

Das Vorhaben befindet sich in der Nähe der folgenden Schutzgebiete:

- Landschaftsschutzgebiet „Bever und Reither Bach“ (LSG STD 00024), nahezu deckungsgleich mit dem FFH Gebiet „Oste mit Nebenbächen“ (ca. 50 m Entfernung südwestlich)
- Naturschutzgebiet „Im Tadel“ (NSG LÜ 00156), nahezu deckungsgleich mit dem FFH Gebiet „Oste mit Nebenbächen“ (ca. 1,8 km Südlich)
- Naturschutzgebiet „Bevermiederung“ (NSG LÜ 00307), nahezu deckungsgleich mit dem FFH Gebiet „Oste mit Nebenbächen“ (ca. 2,8 km südwestlich)

Das FFH-Gebiet „Oste mit Nebenbächen“ stellt zudem einen wertvollen Bereich für Brut- und Gastvögel dar und wurde in der landesweiten Biotypenkartierung erfasst. Die Maßnahme ist allerdings punktuell und kleinräumig auf den Bereich des Bahnhofes beschränkt. Aufgrund des vorbelasteten Raumes durch den bereits bestehenden Bahnhof wird das Gesamtbild nicht in untypischer Weise verändert. Es kommt zu keinen anlagebedingten Verlusten von wertvollen Habitats Strukturen für prüferelevante FFH-Anhang IV Arten. Eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH Gebiete und der übrigen Naturschutzgebiete 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 Verlängerung des Bahnsteiges um eine punktuelle Maßnahme an einen bereits bestehenden Bahnsteig in einer sowieso vorbelasteten Landschaft handelt. Die zusätzliche dauerhafte Versiegelung ist im Vergleich zu dem bereits bestehenden Bahnhof als unerheblich zu betrachten.

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

Durch die neuen umweltfreundlicheren Brennstoffzellzüge werden die Beeinträchtigungen für die menschliche Gesundheit reduziert.

Durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 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 Bahnhof 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. Die Bauarbeiten werden zu üblichen, werktätigen Arbeitszeiten ausgeführt.

Durch die Verlängerung des Bahnsteiges kommt es durch Bodenabtrag sowie Voll- und Teilversiegelung zu kleinflächigen Beeinträchtigungen. Die Zuwegung und die Arbeitsfläche ist aufgrund der befestigten Flächen der EVB bzw. im Bahnsteigbereich mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu rechnen. Baumaterialien werden ordnungsgemäß beseitigt.

Für alle geprüften Arten wurde in der Relevanzprüfung des Artenschutzberichtes keine Planungsrelevanz ermittelt. Es kommt zu keinen anlagebedingten Verlusten von wertvollen Habitats Strukturen für prüfungsrelevante FFH-Anhang IV Arten.

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)