



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
- Planfeststellungsbehörde -

5128-30224-111

Hannover, den 25.11.2020

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

---

### **Vorhaben:**

**Verlängerung des Bahnsteigs im Bahnhof Bargstedt, Gemeinde Bargstedt, in der  
Samtgemeinde Harsefeld des Landkreises Stade**

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

Antrag vom: 17.09.2020

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 EVB 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 Bargstedt weist lediglich eine Länge von 106 m auf und ist deshalb um 9 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 dazugehörigen 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 Bargstedt. Der Bahnhof befindet sich in der Gemeinde Bargstedt, die zur Samtgemeinde Harsefeld gehört im Landkreis Stade.

Der Bahnsteig muss aufgrund der Brennstoffzellentriebzüge, die die zurzeit eingesetzten Diesel-Triebzüge ersetzen sollen, um 9 m verlängert werden. Der Bahnsteig soll in Richtung Buxtehude verlängert werden, da eine Verlängerung in Richtung Bremerhaven/Bremervörde ausscheidet (technisch gesicherter Bahnübergang im Zuge der Straße Poststraße stellt einen Zwangspunkt dar). Um die Verlängerung in Richtung Buxtehude zu minimieren, wird der Bahnsteig in Richtung Bremerhaven/Bremervörde vorgezogen, sodass die Verlängerung in Richtung Buxtehude auf 2,78 m beschränkt werden kann. Die vorhandene Bahnsteigbeleuchtung ist aufgrund der geringen Verlängerung nicht zu erweitern. Mit der vorhandenen Beleuchtung können die Beleuchtungskriterien gem. DB Richtlinie 813.0502 erfüllt werden. Die Bahnsteigverlängerung erhält 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 Gleichachse liegt. Zudem berücksichtigt die Lage des neuen Bahnsteiganfangs, dass eine ausreichende Signalsicht auf das Zwischensignal 55ZU besteht und die Ausschalterschleife des technisch gesicherten Bahnübergangs noch nicht belegt ist.

### 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 11 m<sup>2</sup>. Nach der Eingriffsbilanzierung ergibt sich eine erforderliche Gesamtkompensationsfläche von 6 m<sup>2</sup>. Durch Ausgleichsmaßnahmen können die Verluste wieder vollständig ausgeglichen werden.

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. Die Aufschüttung von Böden allgemeiner Bedeutung auf einer Fläche von 6 m<sup>2</sup> ergibt keinen zusätzlichen Kompensationsbedarf, da keine Biototypen der Wertstufe III und höher betroffen sind.

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. Im Zuge des Vorhabens werden anlagebedingt Gehölze entfernt. Es ist jedoch mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Brutvogelgemeinschaft und der Fledermäuse zu rechnen, da die Fällarbeiten außerhalb der Brutzeit ggf. außerhalb der aktiven Zeit der Fledermäuse stattfinden wird. Durch den Verlust der Baumhecke ergibt sich jedoch ein begrenzter Lebensraumverlust. Durch das Vorhaben kommt es zu keiner betriebsbedingten Beeinträchtigung, da es nicht zu vermehrten Fahrten oder geänderten Betriebszeiten kommt. Der Anlagenbedingte 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 wird in einem Umfang von ca. 38 m<sup>2</sup> Fläche überbaut mit Biotopen der Wertstufe I und II. Nach Abschluss der Arbeiten werden sich auf diesen Flächen die Biototypen wieder entwickeln bzw. entsprechend ihres Ausgangszustandes wiederhergestellt werden. Es entsteht somit keine erhebliche Beeinträchtigung. Alle Materiallagerungen, Stellflächen für

Fahrzeuge und andere Baustelleneinrichtungen werde nur auf bereits vorbelasteten, versiegelten Flächen durchgeführt. Durch Beachtung dieser landschaftspflegerischen Vorgaben werden bei der Durchführung der Baumaßnahme zusätzliche Eingriffe in höherwertige Bereiche vermieden. Baubedingt muss auf der Nordseite der Gleise Teile einer Baumhecke gefällt werden, sodass Biotoptypen mit allgemeiner Bedeutung auf einer Fläche von 6 m<sup>2</sup> verloren gehen. Es entsteht ein erheblicher Verlust für das Schutzgut Arten und Biotope. Nach der Eingriffsbilanzierung ergibt sich somit eine erforderliche Kompensationsmaßnahme von 6 m<sup>2</sup>. Zudem wächst innerhalb der Baumhecke eine ältere Eiche, diese wird probiert im Zuge der Baumaßnahmen zu erhalten.

#### 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 ist weder mit einer negativen Änderung der Lärm- und Lichtemissionen noch der Schadstoffbelastungen zu rechnen. 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 Bahnsteigs entsteht somit keine neue Nutzung. Eine empfindliche Nutzung ist nicht vorhanden.

### Qualitätskriterien:

#### Fläche

Die Fläche, die für die Verlängerung des Bahnsteigs benötigt wird, gehört der EVB. Durch das Bauvorhaben werden Biotopen im Schotterbereich der Bahnanlage, versiegelte Flächen, Artenarmer Scherrasen im Bereich der Zuwegung, Halbruderales Gras- und Staudenflur sowie die Baumhecke in Anspruch genommen. Der Baustellenbetrieb findet nur auf den unmittelbar vom Neubau betroffenen Flächen statt. Die angrenzenden Flächen werden nicht beeinträchtigt.

#### 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 Bargstedt, der maßgeblich durch Straßenflächen, Gleisanlagen, Grünanlagen, Gehölzstrukturen sowie Einzelhäuser 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. 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. Die Beeinträchtigung der Brutvögel durch das Fällen eines Teiles der Baumhecke kann auf ein Mindestmaß beschränkt werden, indem die Beseitigung von Gehölzbeständen außerhalb der Brutzeit der Brutvögel

erfolgt (Fällung nur in der Zeit vom 01.10. – 28.02). Dementsprechend wird auch bei der alten Eiche verfahren, falls diese im Zuge der Baumaßnahme nicht erhalten werden kann. Hier wird jedoch neben der Brutzeit der Vögel auch noch die aktive Zeit der Fledermäuse beachtet. Sodass eine Fällung nur vom 01.12 bis 28.02 möglich ist.

### Pflanzen

Vom Vorhaben sind Schotterfläche sowie Halbruderale Gras- und Staudenflur betroffen, da die Bautätigkeiten größtenteils in Bahnhofsnähe stattfinden. Zudem muss baubedingt auf der Nordseite der Gleise Teile einer Baumhecke gefällt werden, die der Wertsufe III zugeordnet ist. Die sich in der Baumhecke befindende alte Eiche wird versucht im Zuge der Baumaßnahme zu erhalten. Gefährdete oder gesetzlich geschützte Pflanzenarten wurden im Rahmen der Bestandserfassung nicht nachgewiesen

### 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:

- Ca. 395 m südlich und 410 m östlich liegt das LSG „Auetal“ (LSG STD 00005)
- Ca. 315 m südöstlich befindet sich das NSG „Aue und Nebentäler“ (NSG LÜ 00216)
- Ca. 315 m Südöstlich befindet sich das FFH-Gebiet „Aue und Nebentäler“ (EU-Kennzahl 2522-301), das weitestgehend deckungsgleich mit dem NSG LÜ 00216 ist.

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 prüfrelevante 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 einzige Beeinträchtigung ist die Fällung eines Teiles der Baumhecke und die Neuversiegelung. Die zusätzliche dauerhafte Versiegelung ist im Vergleich zu dem bereits bestehenden Bahnhof als unerheblich zu betrachten. Sowohl der Verlust der Baumhecke als auch die Vollversiegelung werden in einer Ausgleichsfläche kompensiert.

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. Besonders zu erwähnen ist hier nochmal, dass die Rodung der Baumhecke nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02 erfolgt und somit außerhalb der Brutzeit der Brutvögel. Die Eiche am östlichen Baufeldrand soll im Zuge der Baumaßnahme erhalten bleiben.

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. Zudem werden baubedingt ca. 38 m<sup>2</sup> überbaut, die jedoch zu der Wertstufe I und II gehören und sich somit wieder entwickeln bzw. entsprechend ihres Ausgangszustandes wiederhergestellt werden. 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)

Hannover, 25.11.2020

i. A. Jürga