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

**Vorhaben: Umgestaltung der Bahnsteige**

**Vorhabenträger: Borkumer Kleinbahn und Dampfschifffahrt GmbH (BKD)**

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14a für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

1. **Kurzbeschreibung des Vorhabens**

Das Vorhaben betrifft die Aufhöhung und behindertengerechte Ausgestaltung der Bahnsteige der Borkumer Kleinbahn. Außerdem soll ein zusätzliches Gleis am Bahnsteig Borkum Reede (Hafen) gebaut werden.

1. **Prüfungsmaßstab**

Im vorliegenden Fall ist eine überschlägige Vorprüfung, ob eine UVP-Pflicht besteht, erforderlich. Denn bei der Umgestaltung der Bahnsteige handelt es sich um ein Änderungsvorhaben, für das ursprünglich keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, § 9 Abs. 3 Nr. 2 i.V.m. Nr. 14.7 der Anlage 1 UVPG. Eine UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben
erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 7 Abs. 1 UVPG. Die einzelnen Kriterien für diese Vorprüfung finden sich in der Anlage 3 zum UVPG wieder:

1. Merkmale des Vorhabens
2. Standort des Vorhabens
3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen
4. **Überschlägige Prüfung der UVP-Pflicht**

**1. Merkmale des Vorhabens**

**Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens**

Das Vorhaben beinhaltet die Aufhöhung und behindertengerechte Ausgestaltung der
Bahnsteige für die Borkumer Kleinbahn (Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 900 mm). Auf der Insel Borkum betreibt die BKD die ca. 7,1 km lange zweigleisige Strecke zwischen den Bahnhöfen Borkum Stadt und Borkum Reede (Hafen) mit einem Haltepunkt (Hp) Jakob-van-Dyken-Weg. In Spitzenzeiten werden bis zu 11.000 Fahrgäste täglich befördert. Die
Bahnsteige haben eine Höhe von ca. 15 cm oder befinden sich auf einer Ebene mit der
Schienenoberkante (SO). Dies erschwert den Einstieg in die nach historischen Vorlagen gebauten Fahrzeuge insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Nachdem bereits erste Maßnahmen zur Barrierefreiheit umgesetzt worden sind (der Haltepunkt Jakob-van-Dyken Weg wurde mit festen Rampen ausgerüstet, die Sonderwagen der Reisezüge erhielten zusätzlich mobile Rampen), sollen nun weitere Veränderungen durchgeführt werden. Da in den Bahnhöfen (Bf) Borkum Stadt und Borkum Reede lediglich räumlich eng begrenzte
Bereiche zur Verfügung stehen, sind neben den Bahnsteigaufhöhungen Veränderungen der Gleisanlagen erforderlich. So soll am Bahnsteig Borkum Reede (Hafen) zur besseren
Abfertigung der stetig steigenden Reisendenzahlen ein zusätzliches Gleis gebaut werden.

Aus den Dimensionen des Vorhabens selbst ergibt sich noch keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

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

Ein Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten besteht nicht.

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

Schutzgut Fläche und Boden

Die durch die geplanten Maßnahmen betroffenen Gebiete weisen eine deutliche anthropogene Überprägung durch Versiegelungen auf, sodass die natürlichen Bodenfunktionen bereits jetzt beeinträchtigt sind. Es erfolgt keine zusätzliche Voll- oder Teilversiegelung durch das Vorhaben und es kommt zu keiner neuen Beanspruchung von unzerschnittenen Flächen. Alle Arbeiten (auch der Gleisneubau im Bahnhof Borkum-Reede) finden im Bereich bereits heute befestigter Flächen auf Grundstücken der BKD statt, Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Lediglich im Bereich der Flurstücke 15/3 (Hp Jakob-van-Dyken Weg, Bahnsteig 1), 123/16 (Hp Jakob-van-Dyken Weg, Bahnsteig 1) und 4/176 (Hp Jakob-van-Dyken Weg, Bahnsteig 2) ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von Fremdflächen für das Setzen der Winkelstützen erforderlich. Da die Winkelstützen in das Erdreich eingebunden werden, ist ein geringfügiger Bodenaushub notwendig. Aufgrund des Sandbodens wird sich dabei ein kleiner Schüttkegel ausbilden, da sich lockerer Boden nicht senkrecht abgraben lässt. Daher wird auf einer Länge von 137 m und einer Breite von 1 m ein auf die Bauzeit begrenzter Eingriff durch die Anlage eines Arbeitsstreifens in den vorbelasteten Bahnsteigrandbereich hinter der eigentlichen
hinteren Bahnsteigkante erforderlich. Da sämtliche Arbeiten und Materialzuführungen vom Gleis bzw. der heutigen Bahnsteigfläche erfolgen, werden im vorgenannten Arbeitsstreifen keine Ablagerungen und/oder Zufahrten erfolgen. Abrutschendes Material wird aufgenommen und nach dem Setzen der Winkelstützen wieder eingebaut. Insbesondere im Bereich des Bahnsteiges 2 wird die dortige Dünenfläche damit nicht beeinträchtigt. Alternativen in Form von Sicherungen durch z. B. Spundwände scheiden aufgrund erheblich umfangreicherer
Eingriffe in die Flächen allein durch den Einsatz von Großgeräten aus. Daher kommt ein
Verbundsystem aus Winkelstützen mit aufgesetzten Bahnsteigkanten zum Einsatz.

Nach Bauende werden auf dem Arbeitsstreifen der im Bahngelände zwischengelagerte
Bodenaushub mit den Dünengräsern wieder eingebracht und danach eine ergänzende
Pflanzung mit Dünengräsern vorgenommen, um den Sandboden vor Verwehungen zu
schützen.

Aufgrund der schnellen Regenerierbarkeit in Verbindung mit der bestehenden anthropogenen Überformung im unmittelbaren Bahnsteigrandbereich wird der temporäre Eingriff als nicht
erheblich im Sinne des Naturschutzgesetzes eingeschätzt.

Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden bestehen nicht.

Schutzgut Wasser

Natürliche Oberflächengewässer liegen nicht im Wirkbereich des Vorhabens. Die Bahnhöfe Borkum Stadt und Jakob-van-Dyken-Weg liegen innerhalb der Schutzzone III des Borkumer Wasserschutzgebietes. Da es keine zusätzliche Voll- und Teilversiegelung und auch keine tieferen Abgrabungen mit Beeinträchtigungen des Grundwasserleiters durch das Vorhaben gibt, ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser über eine etwaige
verringerte Grundwasserneubildung oder Beeinträchtigungen des Grundwasserleiters. Auch mit Mehrmengen an aufzunehmendem Oberflächenwasser ist nicht zu rechnen. Das Vorhaben wird damit als unkritisch für das Borkumer Wasserschutzgebiet beurteilt.

Hinsichtlich der Entwässerung sind einige Änderungen vorgesehen. Am Bahnhof Borkum Stadt wird die Fläche westlich des Gleises 1 durch eine in das neue Blindenleitsystem integrierte Entwässerungsrinne entwässert. Das Wasser der neuen Bahnsteigfläche an Gleis 2 wird durch eine Entwässerungsrinne aufgenommen und der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg erhalten beide Bahnsteige ein Quergefälle vom Gleis weg. Sie werden über rückseitige Entwässerungsrinnen in die öffentliche Kanalisation entwässert. Da sich die Einzugsflächen nicht verändern, treten auch keine Veränderungen des abzuleitenden Niederschlags auf. Am Bahnhof Borkum Reede erhält der Bahnsteig eine
Mittenentwässerung über eine Dränrinne. Da es sich bereits heute um befestigte Flächen
handelt, entstehen keine zusätzlichen Wassermengen, die durch die Flächenentwässerungen aufgenommen werden und damit auch keine Veränderungen des Wasserhaushalts.

Folgenschwere Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind insgesamt nicht zu erwarten.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Im Bereich des Bahnsteiges Jakob-van-Dyken-Weg grenzt das Bahngelände an die „Loogster Dünen“ u. a. mit „Graugrünen-Grasflur“, Heiden sowie Birkenwald. Es ist im Rahmen der
landesweiten Biotopkartierung als für Naturschutz wertvoller Bereich erfasst worden (L 2406-Nr. 50) sowie im Biotopkataster des LK Leer aufgeführt. Es stellt ein geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG dar. Wertbestimmende Informationen liegen nach der landesweiten Erfassung zu den Brutvögeln vor. Eine Bedeutung als potenzieller Überwinterungsbereich für
Zauneidechsen besteht nicht, da es auf Borkum keine Zauneidechsenvorkommen gibt. (UNB LK Leer, Herr Imsande). Alle anlagebedingten Maßnahmen erfolgen im Bereich bereits heute befestigter Flächen. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen durch die Bahnsteigaufhöhungen erfolgen nicht. Bei einer Bauzeit am Jahresanfang wird ab Februar für die gesamte Bauzeit (ca. 3 Monate) im Randbereich des 137 m langen und 1 m breiten Arbeitsstreifens ein
Amphibienschutzzaun aufgestellt. Maßnahmen zum Brutvogelschutz werden nicht erforderlich, da der unmittelbare Randbereich des stark genutzten Bahnsteiges aufgrund der Fluchtdistanzen keine Eignung für Bodenbrüter hat. Da Gehölze von den Baumaßnahmen nicht
betroffen sind, werden keine Maßnahmen zum Brutvogelschutz der Gehölzbrüter erforderlich.

**Abfallerzeugung im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)**

Es kann ausgeschlossen werden, dass durch die Erzeugung von Abfällen nachteilige Umweltauswirkungen entstehen werden.

**Umweltverschmutzung und Belästigungen**

Durch die Baumaßnahmen ergibt sich keine negative Änderung der Immissionssituation in der Nachbarschaft. Im Rahmen der Bauausführung kann es zeitweise und lokal begrenzt zu akustischen Beeinträchtigungen durch Baumaschinen kommen. Eingesetzt werden lärmarme Bagger, Radlader und Rüttler. Lärmintensivere Arbeiten wie Einbau der Bahnsteigkanten mittels Bagger/Radlader und Rütteln der Bahnsteigbefestigung sind jedoch im Rahmen der Bautätigkeiten notwendig. Auf Maßnahmen zur Minderung des Baulärms gemäß AVV Baulärm werden die beauftragten Bauunternehmer verpflichtet. Alle Maßnahmen erfolgen während der Tageszeit, Nachtarbeit ist nicht vorgesehen.

Auch anlagebedingt kommt es zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen, da keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens absehbar ist. Es kommt zu keinen erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen. Im Gegenteil wird es im erhöhten Bahnsteigbereich durch die Lärmschutzwirkung der erhöhten Bahnsteigkante direkt an der Lärmquelle der Schienen eine etwas verringerte Lärmausbreitung in Richtung der angrenzenden Nutzflächen, einschließlich der Wohngebiete geben.

Auch die neu geplante Beleuchtung der Bahnsteige führt zu keiner Belästigung. Am Bahnhof Stadt wird die Ausleuchtung des gesamten Bahnsteiges durch eine Reihe von 6 Lichtstelen realisiert, die vor der Häuserfront weitgehend außerhalb des Hauptlaufweges aufgestellt sind. Die Bahnsteigkante wird zusätzlich durch eine Reihe von Lichtpunkten - kleinen, diffus
strahlenden Bodeneinbauleuchten - hervorgehoben. Für die gesamte Beleuchtung werden
6 Lichtstelen und ca. 47 Lichtpunkte eingesetzt. Am Haltepunkt Jakob-van-Dyken-Weg wird die Ausleuchtung durch den Einbau von HLN GENS „Puck“-Strahlern in den Handlauf des Geländers auf der Rückseite des Bahnsteiges umgesetzt. Dieser Strahler mit einem Durchmesser von 16mm sitzt flächenbündig in einer entsprechenden Bohrung in dem Geländer, das einen Mindestdurchmesser von 35 mm hat. Die Verdrahtung erfolgt innerhalb des Geländers. Aufgrund der asymmetrischen Charakteristik der Lichtstärkenverteilungskurve wird eine gleichmäßige Ausleuchtung der Fläche erreicht.

Am Bahnhof Borkum Reede erfolgt die Ausleuchtung des überdachten Teils des Bahnsteiges mit 2 Reihen von jeweils 7m langen LED-Modulen, die unter dem Dach installiert sind. Zwei 14 m hohe Masten mit je 4 Lichtköpfen sorgen für die Ausleuchtung des westlichen und östlichen Teils des Anlegers. Im Bereich des zentralen Zugangs zu den Schiffen übernimmt eine Stele die Ausleuchtung des Bahnsteiges und der Rampe.

Nennenswerte Umweltverschmutzungen und Belästigungen sind nicht zu erwarten.

**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 das Vorhaben ergeben sich für das Schutzgut Mensch insbesondere für die menschliche Gesundheit und das Wohnumfeld keine negativen Effekte. Der vorhandene Schienenverkehr wird durch die Erhöhung der Bahnsteige nicht verändert. Die visuellen Veränderungen durch die Bahnsteigerhöhung und die Anbringung von Geländern sind von untergeordneter Bedeutung unter Berücksichtigung der optischen Wirkungen der bereits bestehenden Bahnanlagen.

Da es keine zusätzliche Voll- und Teilversiegelung durch das Vorhaben gibt, kommt es auch nicht zu einer Veränderung der mikroklimatischen Verhältnisse.

**2. Standort des Vorhabens**

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise
beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich der Nutzungs- und Schutzkriterien unter
Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen
Einwirkungsbereich zu beurteilen.

**Nutzungskriterien**

Der Planungsbereich weist bereits eine deutliche Überprägung durch die menschliche
Nutzung im besiedelten Bereich der Stadt Borkum auf. Das Vorhaben führt nicht zu einer
Änderung der Nutzungen in dem Gebiet. Eine Kollision mit den anderen Nutzungen kann ausgeschlossen werden. Durch die geplanten Maßnahmen ergeben sich nur geringfügige visuelle Veränderungen, denn bei der Ausführung orientiert man sich am Stadtbild mit den historisch bedeutsamen Gebäuden (rote Verklinkerung).

**Qualitätskriterien**

Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

**Schutzkriterien**

Die Bahnhöfe Borkum Stadt und Jakob-van-Dyken-Weg liegen innerhalb der Schutzzone III des Borkumer Wasserschutzgebietes. Das Vorhaben wird als unkritisch für das Borkumer Wasserschutzgebiet beurteilt (s. o.).

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

**3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Auch aus der Art und der Merkmale möglicher Auswirkungen der genannte Schutzgüter ergibt sich keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Beeinträchtigungen wirken sich hier eher punktuell und lokal beschränkt aus. Aufgrund der starken Vorbelastung des Gebietes ist hier nicht von einer besonderen Störanfälligkeit auszugehen, zumal keine Neuversiegelung erfolgt.

**Ergebnis: Die überschlägige Prüfung hat ergeben, dass vom geplanten Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne von § 7 Abs. 1 UVPG ausgehen. Eine Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht.**

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

Hannover, 04.08.2021

Im Auftrag



Busse