



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr

5130-30224-115

## Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Ermittlung der UVP-Pflicht

**Vorhaben: Verlängerung des Bahnsteiges am Bahnhof Kutenholz auf der Bahnstrecke Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde - Buxtehude.**

**Träger des Vorhabens: Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)**  
**Antrag vom: 19.10.2020**

Gemäß § 5 Abs.1 UVPG ist festzustellen, ob nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Grundlage hierfür sind die eingereichten Unterlagen des Vorhabenträgers sowie interdisziplinäre behördliche Informationen.

§ 9 UVPG regelt die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben. Die beantragten Vorhaben stellen nach Ziffer 14.8 der Anlage 1 des UVPG den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, soweit der Bau nicht Teil des Baues eines Schienenweges nach Nummer 14.7 ist; wonach das Vorhaben eine Vorprüfung des Einzelfalls erfordert.

Größen- und Leistungswerte oder Prüfwerte nach Anlage 1 zum UVPG sind für das Änderungsvorhaben nicht vorgesehen. Mithin ist nach § 9 Abs. 3 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Bestehende Vorhaben sind hier als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Für die Vorprüfung bei Änderungsvorhaben gilt § 7 UVPG entsprechend. Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien durchgeführt. 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 des Vorhabens vor, bezieht sie diese Ergebnisse in die Vorprüfung ein.

Das zu prüfende Vorhaben beinhaltet

- 1.) die Verlängerung des Bahnsteiges um 15 Meter in Fahrtrichtung Buxtehude und die damit verbundenen Erneuerung der Zuwegung zum Bahnsteig auf gleicher Fläche, die Einrichtung eines Blindenleitsystems, die Ausstattung mit einem Fahrgastinformationssystem sowie ein Teilabriss einer Lagerhalle, der für die Bahnsteigverlängerung erforderlich ist.

## 1 Hintergrund

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) plant an der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude die Umstellung von Diesel betriebenen Zügen auf Brennstoffzellentriebzügen, um die Umweltfreundlichkeit des Schienenpersonennaheverkehrs weiter zu steigern und damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Diese komplett für den Brennstoffzellenantrieb neu entwickelten Triebzüge des Typs Coradia LINT 54 sind ca. 13 m länger als die heute verkehrenden Dieseltriebzüge des Typs LINT 41, weshalb eine Anpassung der Bahnsteige in den Betriebsstellen der Strecke (Bahnhöfe bzw. Haltepunkte) erforderlich wird. Aufgrund dessen soll der Bahnsteig im Bahnhof Kutenholz, der lediglich eine Länge von 100 Metern aufweist, um 15 Meter in Richtung Buxtehude verlängert werden.

## 2 Merkmale und Wirkfaktoren des Bauvorhabens

Durch das Bauvorhaben kommt es zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren, die sich aus der kleinflächigen Flächeninanspruchnahme und aus dem zeitlich und räumlich eng begrenzten Baustellenbetrieb ergeben.

### 2.1 Baubedingte Wirkfaktoren

Das geplante Verfahren soll sich über eine **Bauzeit** von 8 Wochen erstrecken.

Die geschätzte **Flächeninanspruchnahme** für Bau und Anlage beläuft sich auf weniger als 300 m<sup>2</sup>. Zudem kommt es bei einer Fläche von ca. 100 m<sup>2</sup> zu einer Neuversiegelung. Die **Baulänge** beläuft sich auf 0,05 km.

Die **fachgerechte Entsorgung** des Erdaushubes, von etwa 30 m<sup>3</sup>, sowie des anfallenden Abfalles ist gewährleistet.

Als weitere mögliche baubedingte Auswirkungen gelten solche, die durch den Bauvorgang, den Baustellenverkehr einschließlich des An- und Abtransportes von Baumaterialien und Abraum sowie solche die zur vorübergehenden Beeinträchtigung der Schutzgüter führen könnten.

Zu den baubedingten Auswirkungen zählen unter anderem die zwischenzeitliche Bodenablagerung und Bodenverdichtung im Baustellenbereich, die durch den Baustellenbetrieb sowie der Lärm- und Schadstoffbelastung beim Einsatz der Baufahrzeuge zu Stande kommt. Die baubedingten Vorhabensmerkmale sind zeitlich auf die Dauer der Bauarbeiten begrenzt und entfalten somit lediglich einen temporären Charakter. Die Reich- und Wirkweite ist auf den Nahbereich des Bauvorhabens begrenzt.

### 2.2 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Durch die dauerhafte Veränderung der Flächen wie beispielsweise durch die neue Signaltechnik, durch die Beleuchtung, durch die Neuversiegelung von Flächen und die Verlängerung des Bahnsteiges sowie durch den Teilabriss einer Lagerhalle kommt es zu verschiedenen anlagebedingten Beeinträchtigungen. Diese Beeinträchtigungen sind aber ebenfalls nicht als erheblich einzustufen, da durch die vorherige Nutzung der Flächen keine verstärkten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Lediglich der Abriss der Lagerhalle stellt eine erhebliche Maßnahme dar, die jedoch für die Verlängerung des Bahnsteiges erforderlich ist.

### 3.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Betriebsbedingte Merkmale werden durch den Zugverkehr und die Instandhaltung der Bahnanlagen hervorgerufen. Jedoch stellen diese Faktoren keine zusätzliche Beeinträchtigung dar. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens ist nicht vorgesehen, womit es nicht zu zusätzlichen Lärm- oder Schadstoffemissionen kommt. Die bestehenden Lärm- und Schadstoffemissionen werden durch den Betrieb der Brennstoffzellentriebzüge sogar noch verringert.

## 3 Gesamtschätzung der Auswirkungen des Vorhabens

Grundlage für die Prüfung sind die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen. Danach werden Art und Merkmale der Auswirkungen im Rahmen der überschlägigen Prüfung wie folgt beurteilt:

### 3.1 Schutzgut Mensch:

Baubedingte Vorhabensmerkmale, die über das aktuelle Maß der Bestandssituation hinausgehen, wie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen oder erhöhte Lärmemissionen, sind nicht zu erkennen. Die für das Vorhaben genutzten Flächen befinden sich in Besitz des Antragstellers bzw. werden von diesem erworben. Es besteht bereits eine mündliche Zusage zwischen Eigentümer und der EVB. Des Weiteren dient die Maßnahme der Verringerung Schadstoffemissionen und somit zur Verwirklichung der Klimaziele, was sich insbesondere positiv auf die menschliche Gesundheit auswirkt. Durch die Inbetriebnahme der Brennstoffzellentriebzüge kommt es zu einer Verringerung der Lärmemissionen. Zudem führt die Errichtung eines Blindenleitsystems zu verbesserten Reisebedingungen für Personengruppen mit eingeschränktem Sehvermögen.

### 3.2 Schutzgut biologische Vielfalt:

Der Untersuchungsraum weist bereits eine deutliche Überprägung durch die menschliche Nutzung auf. Es ergeben sich bereits bestehende Beeinträchtigungen durch die Gleisanlagen und dem Bahnhof. Eine neue Vollversiegelung von Flächen findet bei diesem Vorhaben nur geringfügig statt und wird entsprechend der Vorgaben kompensiert. Im vorliegenden Untersuchungsraum kommen Biotop der landesweiten Biotopkartierung sowie für Fauna wertvolle Bereiche nicht vor. Jedoch liegt eine potenzielle Betroffenheit planungsrelevanter Tierarten vor. Die Artengruppe der Fledermäuse und deren Jagdrevier sowie Sommerquartiere/Tagesverstecke könnten durch den Teilabriss der Lagerhalle betroffen sein. Als Winterquartier kommt die Lagerhalle für Fledermäuse aufgrund der nicht vorhandenen Dämmung nicht in Frage. Bei einer Vorortbegehung konnten Fledermäuse nicht vorgefunden werden, was unter anderem daran liegen kann, dass kleine Spalten und Ritzen an der Lagerhalle nicht vorhanden sind. Um mögliche Sommerquartiere nicht zu gefährden, wird der Teilabriss der Lagerhalle außerhalb der sommerlichen Aktivitätsperiode der Fledermäuse stattfinden. Da Bäume nicht betroffen sind und 2/3 der Halle erhalten bleiben, kann davon ausgegangen werden, dass das Schutzgut der biologischen Vielfalt nicht stark beeinflusst wird. Um die dort heimischen Vogelarten nicht in ihrem Brutverhalten zu beeinflussen wird auf die Kernbrutzeit von 01.03 bis 30.09 Rücksicht genommen.

### 3.3 Schutzgüter Fläche und Boden:

Durch das geplante Vorhaben kommt es zu keiner neuen Beanspruchung von unzerschnittenen Flächen. Das Schutzgut Boden wird in sehr geringem Umfang durch Neuversiegelung beeinträchtigt. Dabei handelt es sich um einen bereits teilversiegelten Boden mit geringer

Bedeutung im Bereich des vorhandene Gleisbetts und um Böden allgemeiner Bedeutung im Randbereich von Schienenwegen. Die Eingriffe sind durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen. Hierbei ergibt sich eine erforderliche Gesamtkompensationsfläche von ca. 47 m<sup>2</sup>.

#### 3.4 Schutzgüter Klima und Luft:

Anlagebedingt kommt es durch die Neuversiegelung des Bahnsteiges zu einer kleinräumigen Veränderung der mikroklimatischen Verhältnisse. Lokalklimatisch liegen keine Eingriffe vor. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

#### 3.5 Schutzgut Wasser:

Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Natürliche Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens.

#### 3.6 Schutzgut Landschaft:

Der Untersuchungsraum weist bereits eine Überprägung durch die menschliche Nutzung auf. Durch das geplante Vorhaben kommt es daher lediglich zu kleinräumigen und unerheblichen Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes.

### 4 Ergebnis

Die Art und der Umfang sämtlicher Auswirkungen in den betroffenen Gebieten lassen die Feststellung zu, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens nicht zu erwarten sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach überschlägiger Prüfung für das beantragte Vorhaben somit nicht durchzuführen.

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

Hannover, 27.11.2020

I.A. Kuhlmeiy

