

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

Bekanntgabe der Feststellung gemäß §§ 5, 7-12 UVPG

**Landschaftsgestaltung und Neuordnung der Entwässerung im Autobahnkreuz
Wolfsburg / Königslutter**

A2 von Bau-km 154+300 bis 154+950

A39 von Bau-km 49+100 bis 49+780

Bek. d. NLStBV v. 19.03.2020 – 219-31027-1-27/A2 -

Mit Schreiben vom 29.01.2020 stellte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) – Geschäftsbereich Hannover hat bei der NLStBV – Stabsstelle Planfeststellung – die Durchführung eines Planrechtsverfahrens gem. § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206) zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29.11.2018 (BGBl. I 2237) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102) zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 25 des Gesetzes vom 21.06.2019 (BGBl. I S. 846) für das Änderungsvorhaben der **Landschaftsgestaltung und Neuordnung der Entwässerung im Autobahnkreuz Wolfsburg / Königslutter, im Zuge der A2 von Bau-km 154+300 bis 154+950 und im Zuge der A39 von Bau-km 49+100 bis 49+780** beantragt.

Bei diesem Projekt handelt es sich um die Änderung einer Bundesfernstraße, welches einer Zulassung nach § 17 S.1 FStrG bedarf.

Das Vorhaben soll das AK unter Verwendung von vorhandenem Bodenabtrag aus dem Ausbau des AK und dem Neubau der A 39 im Bauabschnitt B (Cremlingen bis zum AK) landschaftsplanerisch neugestalten. Gleichzeitig soll die Entwässerungssituation der A 2 und A 39 in den zum AK gehörenden Streckenabschnitten (A 2 von Bau-km 154+300 bis 154+950; A 39 von Bau-km 49+100 – 49+780) einschließlich der zugehörigen Kreuzungsrampen neu geordnet werden.

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.

Vorliegend handelt es sich um eine Änderung einer Bundesautobahn. Für den Bau einer Bundesautobahn sieht Nummer 14.3 der Anlage 1 zum UVPG unter Spalte I die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Größen- und Leistungswerte oder Prüfwerte nach Anlage 1 UVPG sind für das Änderungsvorhaben nicht vorgesehen. Für Änderungsvorhaben regelt § 9 UVPG die UVP-Pflicht. Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist somit eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. § 7 Abs. 1 gilt entsprechend.

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 sind.

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.

Merkmale des Vorhabens.

Größe und Ausgestaltung des Vorhabens:

Am AK soll die Landschaft neugestaltet und die Entwässerung neu geordnet werden. Dazu werden die innerhalb der Kreisfahrten vorhandenen Böschungen auf eine Neigung von 1:2,5 abgeflacht und im Zuge der Bauausführung mit einer Drainage versehen, um somit die Standsicherheit der Böschungen zu gewährleisten. Die Lage der Drainagen zur Entwässerung der Stau- und Schichtenwässer ist im Zuge der Ausführungsarbeiten baubegleitend durch eine fundierte geotechnische Bauüberwachung zu erkunden und festzulegen. Ein Teil der hierbei anfallenden Bodenmassen (ca. 27.450 m³) wird innerhalb der Kreisfahrten, oberhalb der neu hergestellten Böschung eingebaut (15.100 m³). Die restlichen Bodenmassen (12.350 m³) werden benötigt, um eine hügelige Struktur der Dreiecksflächen im nordwestlichen und südöstlichen Bereich zu erreichen. Da in der Zukunft ein Aufweichen des Tones aufgrund des Schichten- und Stauwassers nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, wird bei den Böschungsbruchberechnungen für den Endzustand im oberflächennahen Bereich eine Kohäsion $c' = 5\text{kN/m}^2$ für den Ton mit weicher Konsistenz angesetzt.

Eine Berme mit 5,0 m Breite wird am schulterseitigen Ende der abgeflachten Böschung hergestellt. Von der Berme ausgehend, erfolgt ein Bodenauftrag mit der Neigung 1:2,5 zur Erhöhung des Landschaftswalles. Für den Endzustand ist ein Ausnutzungsgrad μ von 0,97 ermittelt worden.

Die vorhandenen Böschungen im südwestlichen Quadranten des AK werden auf 1:5 abgeflacht. Analog zu den anderen Quadranten wird der zur Böschungsherstellung anfallende Antragsboden flächig im Kronenbereich des südwestlichen Autobahnquadranten eingebaut.

Daneben erfolgen einige kleinere Geländeanpassungen im Umfang von wenigen 100 m³. Für die Maßnahme ergibt sich hieraus, unter der Berücksichtigung der Entsorgung von ca. 2.400 m³ Boden, eine vollständig ausgeglichene Mengenbilanz.

Zur Ertüchtigung der bestehenden Entwässerungsanlagen ist das Sohlgefälle des innerhalb der nördlichen Kreisfahrten verlaufenden Grabensystems (Meerrettichgrund) anzupassen. Hierbei wird durch bauliche Anpassung des Grabenprofils abschnittsweise ein einheitliches hydraulisches Sohlgefälle hergestellt. Weiterhin werden die vorhandenen Betonschalen aus der Grabensohle entfernt und somit eine Renaturierung vorgenommen. Durch einen gezielten Bodenabtrag (300 m³) im nordöstlichen Bereich des AK wird zudem das Rückhaltevolumen des vorhandenen Grabensystems erhöht.

Des Weiteren werden im Zuge der Umgestaltung des Bodenauftrags innerhalb der Kreisfahrten die zur Bewirtschaftung der Flächen im Bestand vorhandenen Wege aufrechterhalten, um weiterhin die Bewirtschaftung und die Zugänglichkeit der entwässerungstechnischen Einrichtungen (Durchlässe etc.) zu gewährleisten. Sie werden ertüchtigt und in vollem Umfang betriebsgerecht gesichert. Im Bereich des nordwestlichen AK wird in Teilbereichen die Oberkante der Grabenböschung aufgehört (ca. 1,10 m), um den vorhandenen Weg auch bei Starkregenereignissen vor Überflutung zu schützen. Innerhalb der nordöstlichen Kreisfahrt wird der Weg aufgrund der Anpassungsmaßnahme an den dortigen Entwässerungsgraben um ca. 2,00 m verschmälert, so dass der Weg eine Breite von mindestens 5,00 m erhält. Neue Wege werden nicht angelegt.

Schließlich werden die anlässlich umfangreicher Bodenaufschlüsse im südwestlichen Bereich des AK ermittelten, anthropogen belasteten Böden ausgebaut und einer geordneten Entsorgung zugeführt.

Zusammenwirken mit anderen bestehenden Vorhaben und Tätigkeiten:

Es liegt kein Zusammenwirken mit anderen Vorhaben oder Tätigkeiten vor.

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

Es findet keine Neuversiegelung statt. Die Maßnahme findet auf bundeseigenen Flächen statt.

Ebenfalls findet keine Änderung der Linienführung des Straßennetzes statt.

Im Zuge des Bauvorhabens wird die Entwässerung des AK auf der Grundlage der aktuellen, anerkannten Regeln der Technik neu geplant. Damit wird eine neue, leistungsfähige Entwässerungssituation für das gesamte AK geschaffen. In diesem Zusammenhang wird der Meerrettichsgrund-Bach aufgewertet. Die derzeit vorhandenen Beton-Halbschalen werden im nordwestlichem und nordöstlichem Quadranten entfernt und der Gewässerquerschnitt wird abschnittsweise erweitert. Insgesamt werden die Funktionen des Wasserhaushaltes durch diese baulichen Maßnahmen aufgewertet.

In allen Bereichen in dem Bodenauftrag vorgenommen wurde, liegen geogen Sulfatbelastungen vor. Südwestlich (ca. 2.000 m²) wurde anhand von Schürfen und Bohrungen erkundet, dass eine Bodenmenge von ca. 2.400 m³ neben den geogenen Belastungen, auch solche Belastungen vorliegen, welche nicht geogenen Ursprungs sind. Diese Böden werden abgetragen und der Entsorgung zugeführt.

Aus den Eingriffen 2004 wirken keine erheblichen Umwelteinwirkungen fort. Die seit dem Eingriff 2004 auf den betreffenden Flächen aufgewachsenen Vegetationen sollen nun erneut landschaftspflegerisch überbaut werden. Die hiermit verbundenen Umweltauswirkungen stellen sich wie folgt dar.

Es kommt baubedingt zu Verlust von Gehölzen der Wertstufe III (3,8 ha), von ruderaler Gras- und Staudenfluren der Wertstufe II / III (2,6 ha) und von Schilf-Landröhricht der Wertstufe IV (0,17 ha). Diese Flächen bleiben nach landschaftsgerechter Bodengestaltung der Eigenbegrünung durch Sukzession überlassen. Neben diesen Gestaltungsmaßnahmen, die auf die Entwicklung ruderaler Gehölzbestände (3,6 ha) und auf die Entwicklung ruderaler Gras- und Staudenflure (2,7 ha) gerichtet sind – wie sie nach dem Eingriff im Jahre 2004 überbaut und in der Zwischenzeit wieder aufgewachsen sind, werden zum Ausgleich der aktuell durch das Vorhaben eintretenden baubedingten Verluste zusätzlich naturnahe Laubwaldbestände auf bislang ackerbaulich genutzten Flächen ebenfalls durch Eigenbegrünung mit anschließender Sukzession (6,5 ha) entwickelt. Insgesamt liegt somit eine Kompensationsfläche von 12,9 ha zugrunde.

Die endgültige Neugestaltung des AK bezweckt damit eine Aufwertung im Sinne einer landschaftsgerechten Neugestaltung. Beeinträchtigungen sind nicht ableitbar.

Die Verletzung und Tötung gehölzbrütender Vogelarten gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG wird durch Einhalten der zeitlichen Einschränkung von Gehölzrodungen auf die Zeit vom 01.10. – 28./29.02. eines Jahres vollständig vermieden.

Um die Beeinträchtigung der an das Baufeld angrenzenden Vegetation im Zuge der Baudurchführung zu vermindern, werden Schutzzäune zur Begrenzung des Baufeldes errichtet.

Die Gefährdung der Erdkröte durch die Bautätigkeit wird durch temporäres Verschließen des Querungsbauwerks vom Meerrettichsgrund-Bach mit einem wasserdurchlässigen Gitter bis zum 15.02. des für den Bau vorgesehenen Jahres vermieden.

Der Oberboden wird durch Aufschieben von den mit Ruderalfluren bestandenen Grundflächen und Zwischenlagerung in Mieten am Rande des Baufeldes (kein Befahren der Mieten durch Baustellenfahrzeuge) geschützt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Oberboden auf die Grünfläche wieder aufgebracht.

Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 des 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG):

Die belasteten Böden werden im Rahmen der Arbeiten abgetragen und der ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt.

Umweltverschmutzung und Belästigung:

Durch das geplante Bauvorhaben werden keine Beeinträchtigungen der Wohn- und der Erholungsfunktion hervorgerufen.

Unfallrisiko mit Blick auf Stoffe und Technologien

Ein Unfallrisiko mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien ist nicht gegeben.

Risiken für die menschliche Gesundheit:

Risiken für die menschliche Gesundheit besteht nicht. Die Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern in den Kreisfahrten werden nicht beeinträchtigt.

Standort des Vorhabens:

Nutzungskriterien:

Das Vorhaben befindet sich auf vorbelasteten Flächen. Empfindliche Nutzungen sind nicht vorhanden.

Qualitätskriterien:

Fläche

Bei den Flächen handelt es sich um Grundflächen innerhalb des AK, die vollständig von Verkehrswegen umschlossen sind.

Boden

Die bindigen Auffüllungen bestehen aus schluffigem Ton mit z. T. schwach sandigen und/oder schwach kiesigen Nebenbestandteilen- Der Ton besitzt im ungestörten Bereich eine steife bis halbfeste Konsistenz.

Im Bereich des Rutschkörpers besitzen die Tone eine weiche bis steife Konsistenz. Es handelt sich hierbei um umgelagerten Juraton, der zur Herstellung der Verbindungsschleifen hier aufgetragen wurde. Des Weiteren wurden aufgefüllte schwach kiesige bis kiesige Sande mit unterschiedlichen Feinkornanteilen angetroffen.

Je nach Erkundungsort (Kreisfahrt) ist unterhalb der Bodenauffüllungen in einer Tiefe von 1,30 m bis > 9,00 m der gewachsene Boden angetroffen worden, wobei es sich um schwach kiesigen, schluffigen Sand und gewachsenen Juraton mit halbfester Konsistenz handelt.

Landschaft

Das AK liegt inmitten der naturräumlichen Region „Ostbraunschweigisches Hügelland“, im landschaftlichen Übergang zum Höhenzug des „Elm“. Das Gelände ist in diesem Landschaftsraum leicht gewellt, die Geländehöhen liegen zwischen 85 m (NW AK) und 105 m ü. NN (SW AK).

Die Landschaft wird durch die Verkehrswege der A 2 und A 39 mit dem raumgreifenden AK, großflächige Waldbestände nordwestlich und südwestlich des AK sowie ausgedehnte Ackerflächen geprägt.

Das AK mit seinen Rampen, Kreisfahrten und Böschungsf lächen ist insbesondere aus nordöstlichen und südöstlichen Blickrichtungen von den Wirtschaftswegen der Feldmark aus einsehbar. Nach Nordwesten und Südwesten schirmen die Waldflächen weiterreichende Blickbeziehungen ab.

Wasser

Innerhalb und an der Basis der Auffüllungen wurde in unterschiedlichen Tiefen zwischen 0,74 m bis 8,60 m unter GOK Stauwasser festgestellt. Hierbei handelt es sich um gering mächtige Schichtwasserleiter in denen sich versickerndes Niederschlagswasser aufstaut.

Das Grundwasser wurde in Form von Stau- und Schichtenwasser in unterschiedlichen Tiefen zwischen 93,25 mNN und 96,00 mNN in den Bodenauffüllungen angetroffen.

Tiere

Das massive Fahrzeugaufkommen auf der A 2 und der A 39 sowie die isolierte Lage führen zu einer extremen hohen Vorbelastung der Flächen im AK als Lebensraum für Tiere.

Insbesondere bedingen die permanent hohen Lärmimmissionen, die starke Beunruhigung durch die Fahrbewegungen und die vollständige Verinselung eine extrem geringe Eignung der Flächen als Lebensraum für Tiere, besonders für streng geschützte oder gefährdete Arten. Vorkommen dieser Tierarten sind daher auch nicht bekannt.

Die stark eingeschränkte Eignung als Lebensraum betrifft auch die Artengruppen der Vögel. Es ist jedoch nicht sicher auszuschließen, dass die Strauchaufkommen im Bereich der Kreisfahrten potenzieller Lebensraum wenig empfindlicher, häufig vorkommender Vogelarten sein könnten. Damit sind mögliche Betroffenheiten in dem Verlust von Bruthabitaten denkbar, aber durch Einhalten der zeitlichen Einschränkung von Gehölzrodungen auf die Zeit vom 01.10. bis 28./29.02. eines Jahres vollständig vermieden.

Im betonierten Bachbett des Meerrettichgrund-Bachs sind im Zuge einer Kartierung Kaulquappen von Erdkröten festgestellt worden. Erdkröten gelten in Niedersachsen als flächendeckend vorkommend und weit verbreitet (NLWKN 2008, aktualisiert 2015). Durch ein temporäres Verschließen des Querungsbauwerks vom Meerrettichgrund-Bach mit einem wasserdurchlässigen Gitter bis zum 15.02. des für den Bau vorgesehenen Jahres kann eine Gefährdung der Erdkröten durch die Bautätigkeit vermieden werden.

Pflanzen

Die Vegetationsentwicklung im Bereich der Grünflächen des AK führte – in Abhängigkeit von ihrer Unterhaltung – zur Ausbildung ruderaler Sukzessionsgebüsche innerhalb und halbruderaler Gras- und Staudenfluren außerhalb der Kreisfahrten. Ältere Gehölzaufkommen finden sich nur kleinflächig auf den Böschungsköpfen des Überführungsbauwerks der A 39.

Biologische Vielfalt

Aufgrund der starken Vorbelastung der Flächen im AK (erhebliche Zerschneidungs- und Barrierewirkungen) ist den Biotoptypen nur eine allgemeine bis geringe Lebensraumbedeutung für Tiere (wenig empfindliche, weit verbreitete und nicht gefährdete Arten) und Pflanzen zuzuordnen.

Schutzkriterien:

Im Nahbereich des AK befindet sich kein Natura-2000-Gebiet. Nächstgelegenes FFH-Gebiet ist das „Beienroder Holz“ (NR. 3630-301, Mindestabstand 450 m).

Nach Nordwesten grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Beienroder Holz“ an den Suchraum für Landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen an. Beeinträchtigungen des Schutzzwecks können ausgeschlossen werden.

Denkmalschutz

Vorkommen von Bestandteilen des kulturellen Erbes und von sonstigen Sachgütern innerhalb des AK können ausgeschlossen werden.

Gesamteinschätzung:

Diese Vorprüfung anhand der Merkmale des Projektes und seiner möglichen erheblichen Auswirkungen (Wirkfaktoren) auf die Umwelt hat ergeben, dass bei Beachtung der vom Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten sind bzw. nicht verbleiben werden / voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen entstehen bzw. verbleiben werden.

Hierbei wurden die im Wirkungsbereich des Vorhabens bestehenden Nutzungen (Nutzungskriterien), die Qualität, Regenerationsfähigkeit und Empfindlichkeit (Qualitätskriterien) und die (besondere) Schutzbedürftigkeit (Schutzkriterien) des betroffenen Gebietes berücksichtigt.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebietes durch das geplante Bauvorhaben sind auszuschließen. Andere gemäß BNatSchG geschützte Gebiete kommen nicht vor.

Artenschutzrechtliche Betroffenheiten gem. § 44 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Änderungen des Straßennetzes werden nicht vorgenommen.

Mögliche baubedingte Beeinträchtigungen werden durch entsprechende Schutzvorkehrungen vermieden (Rodungszeitpunkt, Oberbodenschutz, Schutzzäune / Schutzgitter) und durch geeignete Landschaftspflegerische Maßnahmen vollständig kompensiert. (Wiederherstellung der ursprünglichen Vegetation innerhalb des AK und Neuentwicklung naturnaher Laubwaldbestände angrenzend an das AK). Die hierfür erforderlichen Grundflächen befinden sich im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung.

Für die verbleibenden, erheblichen und nachteiligen Eingriffe sind funktional geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen festgelegt worden. Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt, dass die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden. Dazu gehören Rekultivierung des abgeschobenen Oberbodens und die Wiederherstellung der verloren gehenden Biotoptypen.

Das Vorhaben ruft keine anlagebedingten und keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hervor.

Erhebliche Betroffenheiten für die Schutzgüter nach dem UVPG bestehen nicht.

Ergebnis:

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen zu erwarten sind. Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahme somit nicht durchzuführen.

Diese Feststellung ist nicht § 5 Abs. 5 UVPG nicht selbstständig anfechtbar.

Die Entscheidung über das Nichtbestehen der UVP-Pflicht ist gem.§ 19 Abs. 1 Nr. 2 UVPG der Öffentlichkeit bekanntzumachen.

Hannover, 18.03.2020

I. A. Bussmann