



Hannover, 19.09.2023

Feststellung über das Unterbleiben einer UVP gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und Unterrichtung der Öffentlichkeit

Vorhaben:

Träger des Vorhabens: Region Hannover – Fachbereich Verkehr
Antrag vom: 21.06.2023

Vorbemerkung:

Der Fachbereich Verkehr der Region Hannover beabsichtigt die Erneuerung der Brücken BW 347/1 (Straßenbrücke) und BW 347/2 (Radwegbrücke) über den Hauptvorfluter Totes Moor im Zuge der Kreisstraße 347 (K 347) zwischen Neustadt a. Rbge. und dem Ortsteil Mardorf. Das dafür erforderliche Baurecht soll im Rahmen eines Plan-genehmigungsverfahrens geschaffen werden.

Für das Vorhaben ist nach Landesrecht eine Vorprüfung gem. § 2 Abs. 1 des niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) i. V. m. lfd. Nr. 5 der Anlage 1 zum NUVPG (Bau einer nicht von Nummer 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, mit Ausnahme von Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes) erforderlich. Gem. § 2 Abs. 2 NUVPG i. V. m. § 9 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gilt diese Vorprüfungspflicht auch für Änderungsvorhaben, für die keine Prüf-werte vorgeschrieben sind. Gemäß § 5 Abs. 1 UVPG wird durch die Vorprüfung fest-gestellt, ob für das beantragte Vorhaben gemäß §§ 6 bis 14 UVPG eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Gem. § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kri-terien durchgeführt. Im Ergebnis besteht eine UVP-Pflicht, wenn das Änderungsvor-haben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Entscheidung über die UVP-Pflicht eines Vorhabens ist auf der Basis geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen der Zulassungsbehörde zu tref-fen. Der Vorhabenträger hat die Obliegenheit, die notwendigen Angaben zum Vorha-ben zu liefern. Hierzu hat der Fachbereich Verkehr der Region Hannover einen Prüf-katalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben zur Erneuerung der Brücken BW 347/1 und BW 347/2 über den Hauptvorfluter Totes Moor im Zuge der K 347 zwischen Neustadt a. Rbge. und dem Ortsteil Mardorf erarbeitet und zur Prüfung

vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat in ausreichender Weise die Fakten zu ermitteln, die sie in die Lage versetzt über die Notwendigkeit einer UVP zu entscheiden. Hierzu ist es in der Regel auch angeraten, ggf. Fachbehörden und anerkannte Naturschutzvereinigungen um Ihre Stellungnahme zu bitten.

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 ebenfalls in die Vorprüfung ein.

Beschreibung des Vorhabens mit seinen Merkmalen und dessen Auswirkungen:

Die Kreisstraße 347 (K 347) stellt die Verbindung zwischen den Ortschaften Mardorf und Neustadt am Rübenberge sowie zwischen der L 330 von der B 6 zur Ortschaft Rehburg im Westen und der B 442 von Neustadt nach Wunstorf im Osten dar. In ihrem Verlauf durchfährt sie weder weitere Ortschaften noch kreuzt sie andere klassifizierte Straßen. Im Plangebiet verläuft die K 347 durch ein Moorgebiet mit typischem Waldbestand. Parallel zur Straße verläuft ein selbständig geführter Geh- und Radweg. Die Region Hannover – Fachbereich Verkehr – plant, im Zuge der K 347 die Brücken über den Hauptvorfluter Totes Moor (Straßenbrücke BW 347/1 und Rad- und Gehwegbrücke BW 347/2) durch zwei Neubauten zu ersetzen. Die zu ersetzenden Brückenbauwerke befinden sich an der Station 7856 im Abschnitt 10 in der Nähe zum Ortsrand von Neustadt.

Bei der auszutauschenden Straßenbrücke (BW 347/1) handelt es sich um ein Bauwerk aus dem Jahr 1967. Die Brücke besteht aus einer schlaff bewehrten Fertigteil-Stahlbetonplatte, die auf einem 3-Feld Brückenbauwerk aufgeständert wurde. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m. Bei einer lichten Höhe von ca. 2,20 m beträgt die lichte Weite etwa 9,50 m. Im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten wurde die Brücke 1993 u. a. neu abgedichtet und erhielt neue Kappen. Das Bauwerk ist gemäß Brückenprüfung im Jahr 2019 mit der Zustandsnote 2,8 bewertet. Im Jahr 2003 erfolgte eine Nachrechnung der Brücke. Die Einstufung ergab die Brückenklasse 16/16. Die Brücke weist erhebliche altersbedingte Schäden auf und verfügt insgesamt nicht mehr über eine ausreichende Tragfähigkeit. Für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 16 t ist sie gesperrt. Die Fahrbahn verfügt nicht über die nach heutigem Regelwerk erforderliche Abmessung. Sie entspricht daher nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden.

Die Geh- und Radwegbrücke (BW 347/2) wurde im Jahr 2000 gebaut. Es handelt sich um ein 1-Feld-Bauwerk aus Holz mit massiven Widerlagern. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen den Geländern ca. 2,25 m. Bei einer lichten Höhe von ca. 2,45 m beträgt die Stützweite etwa 10,30 m. Gemäß einer Brückenprüfung aus dem Jahr 2005 wurde das Bauwerk mit der Zustandsnote 1,5 bewertet. Der über die Brücke geführte gemeinsame Geh- und Radweg soll in einer nachgelagerten Baumaßnahme saniert und für die beidseitige Benutzung in einer Breite von 2,50 m hergestellt werden. Dementsprechend breit soll auch die zukünftige Brücke sein, welche damit die aktuellen Anforderungen an die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu erfüllt.

Eine Sanierung der beiden Brückenbauwerke ist technisch nicht umsetzbar. Daher sind Ersatzneubauten erforderlich. Im Zuge des Neubaus können die Brücken zudem an den neuesten Stand der Technik angepasst werden, so dass dies mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen einhergeht. Die Straßenbrücke erhält neben den Schrammborden passive Schutzeinrichtungen wie ein Fahrzeugrückhaltesystem. Die Geh- und Radwegbrücke wird in der Breite so dimensioniert, dass sie zu den Anschlüssen zum Geh- und Radweg später keine Engstelle darstellt. Zudem wird in dem Zuge die Linienführung begradigt. Die Brücke kann bei einer Breite von 3 m und der entsprechenden Tragkraft mit den für die Streckenkontrolle zur Verfügung stehenden Dienstfahrzeugen befahren werden. Unter den Brücken ist die beidseitige Herstellung 0,50 m breiter Wanderbermen vorgesehen. Der Durchflussquerschnitt bleibt dabei unverändert. Die Böschungsbefestigung unterhalb der Bauwerke erfolgt mit unverklammerten Wasserbausteinen.

Für die Fahrbahn auf der neuen Brücke wird gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ein Regelquerschnitt RQ9B zugrunde gelegt. Die Fahrbahnbreite beträgt dann 6,50 m statt wie bisher 5,50 m. So wird für den späteren grundhaften Ausbau der K 347 ein Regelquerschnitt RQ9 ermöglicht. Eine Änderung der Straße, der Art des Verkehrs oder eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird mit der Maßnahme allerdings nicht einhergehen. Daneben sind durch das neue Bauwerk im Vergleich zum Status Quo keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu befürchten.

Für die Realisierung des Vorhabens ist die Beseitigung von vier Birken erforderlich. Hierzu ist eine Ersatzzahlung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde vorgesehen. Die erforderliche naturschutzrechtliche Erlaubnis auf der Grundlage der Landschaftsschutzgebietsverordnung „Totes Moor“ (LSG H 154) kann mit entsprechenden Auflagen im Rahmen der Plangenehmigung erteilt werden. Im unmittelbaren Bereich des Brückenfundamentes wurde das Vorkommen von Bibern nachgewiesen. Diese besondere Problematik wird in enger Zusammenarbeit mit der Unteren Naturschutzbehörde weiter beobachtet und im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gesondert betrachtet und abgearbeitet. Alle erforderlichen Maßnahmen (wie beispielsweise Bauzeitenregelungen usw.) werden von der Unteren Naturschutzbehörde formuliert und später Bestandteil der Plangenehmigung. Weitere Umweltbelange sind durch das Vorhaben nicht berührt.

Bewertung und Ergebnis:

Die Planfeststellungsbehörde ist nach überschlägiger Prüfung des Einzelfalls auf der Grundlage des vorliegenden Prüfkataloges zu der Bewertung gelangt, dass die dort gemachten Angaben den Verzicht auf eine UVP rechtfertigen würden. Diese Einschätzung fußt im Wesentlichen darauf, dass es sich bei dem Vorhaben im weitesten Sinne um eine Sanierung in Gestalt eines Ersatzneubaues handelt, der nur geringfügig vom aktuellen legalen Zustand abweicht und von dem keine weiteren zusätzlichen Auswirkungen auf Umweltbelange ausgehen. Der Eingriff in Gestalt der Beseitigung von vier Birken kann durch eine Ersatzzahlung kompensiert werden, da mit den Mitteln entsprechende Maßnahmen an anderer Stelle ausgeführt werden können.

Um diese Einschätzung zu untermauern wurden ergänzend zum vorliegenden Prüfkatalog hausintern die Untere Denkmalschutzbehörde, die Untere Naturschutzbehörde, die Untere Wasserbehörde, die Untere Bodenschutzbehörde und die Untere Abfallbe-

hörde dahingehend um Stellungnahme gebeten, ob die vom Vorhabensträger vorgelegten Angaben auch aus ihrer fachlichen Sicht ausreichend seien oder ob Sie Bedenken gegen den Verzicht hätten. Die genannten Stellen, außer der Unteren Naturschutzbehörde, haben innerhalb der vorgegebenen Frist weder Ergänzungswünsche zum Prüfumfang noch Bedenken gegen einen Verzicht auf eine UVP vorgetragen. Die von der Unteren Naturschutzbehörde vorgetragene Änderungswünsche wurden entsprechend in den Prüfkatalog aufgenommen, so dass die Bewertung der Planfeststellungsbehörde nach überschlägiger Prüfung des Einzelfalls auf der Grundlage des vorliegenden Prüfkataloges tragfähig ist.

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) und wird zu diesem Zweck ins UVP-Portal des Landes Niedersachsen eingestellt.

Im Auftrag

gez. Wesche