

**Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG
für die Verlegung der Einfahrrampe der AS Handorf an der BAB A 39 zwischen
AS Lüneburg Nord und AS Handorf an der Richtungsfahrbahn Lüneburg,
in der Samtgemeinde Bardowick, im Landkreis Lüneburg**

I.

Die NLStBV –Geschäftsbereich Verden– hat bei der NLStBV –Stabsstelle Planfeststellung– im Rahmen eines Anzeigeverfahrens die Durchführung eines Planrechtsverfahrens für das Vorhaben: Verlegung der Einfahrrampe der AS Handorf an der BAB A 39 zwischen AS Lüneburg Nord und AS Handorf an der Richtungsfahrbahn Lüneburg, in der Samtgemeinde Bardowick, im Landkreis Lüneburg, beantragt. Bei diesem Projekt handelt es sich um die Änderung einer Bundesfernstraße, welches einer Zulassung nach § 17 S.1 FStrG bedarf.

Die geplante Maßnahme ist erforderlich und beinhaltet die Umgestaltung der südlichen Einfahrrampe der AS Handorf, Richtungsfahrbahn Lüneburg, die derzeit einen Unfallschwerpunkt darstellt. Die Umgestaltung beginnt südlich des vorhandenen Rahmendurchlasses (Bauwerk Rö 16), durch den der als Bestandteil des FFH-Gebietes Nr. 212 „Gewässersystem der Luhe und der unteren Neetze“ (Meldenummer 2626-331) geschützte Bornbach unterführt wird, bei Bau-km 211+090 und endet an dem Anschluss der Einfahrrampe an die BAB 39 bei Bau-km 211+280. Bei der Umgestaltung wird der Scheitelradius der Einfahrrampe um 8,00 m vergrößert. Dabei wird der vorhandene Querschnitt der Rampe beibehalten und unterteilt sich dann in jeweils 0,50 m Randstreifen und 4,50 m Fahrstreifen. Derzeit verläuft auf dem Rahmendurchlass (Bauwerk Rö 16), der durch die Maßnahme unverändert bleibt, die vorhandene Rampe zur Anschlussstelle zusammen mit einem parallelen Betriebsweg. Da die neue im Scheitelradius aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgeweitete Rampe zur Anschlussstelle auf dem unveränderten Bauwerk Rö 16 um ca. 3,25 m zur Kurveninnenseite verlegt wird, wird der Betriebsweg zukünftig nicht mehr über das Bauwerk geführt, sondern geteilt. Der südlich des Bauwerks Rö 16 verlaufende Teil wird mit einer Zufahrt an die Einfahrrampe der AS Handorf angeschlossen. Der nördlich des Bauwerks verlaufende Teil wird entsprechend dem Bestand an das nachgeordnete Netz angeschlossen. Am nördlichen Betriebsweg wird ebenfalls auf der vorhandenen Freifläche die ursprünglich geplante Wendemöglichkeit reaktiviert.

Im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde nach § 5 Abs. 1 UVPG geprüft, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (Vorprüfung).

Diese Vorprüfung wurde anhand

- der Merkmale des Vorhabens, insbesondere seiner Größe und Ausgestaltung,
- des Standorts des Vorhabens, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit und Schutzbedürftigkeit des Gebiets, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, sowie bestehender Nutzungen dieses Gebietes, etwa als Fläche für Siedlung und Erholung, sowie
- der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, auch hinsichtlich ihrer Art und Schwere und ihres Ausmaßes

durchgeführt.

Dabei wurden die von der NLStBV –GB Verden– vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, voraussichtlich nicht entstehen.

II.

Das innerhalb des Gebietes der Samtgemeinde Bardowick gelegene Vorhaben wird auf dem bereits vorhandenen Straßendamm und im Bereich des vorhandenen Straßenseitenraums verwirklicht.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien sind Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erwarten:

- 1.1 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
- 1.2 Erzeugung von Abfällen,
- 1.3 Umweltverschmutzung und Belästigungen
- 1.4 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft.

2.

Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets berücksichtigt, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird. Einbezogen wurde dabei auch das Zusammenwirken mit anderen Vorhaben. Insbesondere folgende Nutzungs- und Schutzkriterien fanden bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen Beachtung:

- 2.1 bestehende Nutzungen des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung,
- 2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds
- 2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung von Natura 2000-Gebieten nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes.

3.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurde insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung getragen:

- 3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind,
- 3.2 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,
- 3.3 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,

- 3.4 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben,
3.5 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern.

III.

Die Belastungen durch die Baumaßnahmen (Lärm, Staub) sind aufgrund der relativ kurzen Bauzeit von ca. drei Wochen sowie nach Art und Ausmaß auch im Zusammenwirken mit dem Verkehrslärm der A 39 als nicht erheblich einzustufen.

Die Verlegung der Einfahrrampe erfolgt vornehmlich auf dem vorhandenen Trassendamm und wird damit in einem bereits vorbelasteten Raum realisiert. Vorhabenbedingt kommt es durch die Neuanlage der Fahrbahn und des Wirtschaftsweges zu einer Neuversiegelung des Bodens von ca. 526,00 m². Dem gegenüber steht die Entsiegelung der alten Fahrbahn und des Wirtschaftsweges von ca. 391,70 m². Um den Kompensationsumfang für die Neuversiegelung zu ermitteln, ist ein Kompensationsfaktor, mit dem die durch den Eingriff beeinträchtigte Fläche multipliziert wird, zu bestimmen. Hier werden Böden von allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt sowie Biotoptypen der Wertstufen II und III in Anspruch genommen. Der Wirtschaftsweg wird in ungebundener Bauweise, im Einfahrtsbereich verstärkt durch Rasengittersteinen, hergestellt. Aufgrund der offenen Bauweise wird die Bodenfunktion eingeschränkt, geht aber nicht komplett verloren. Wasser kann weiterhin versickern und gefiltert werden. Zudem können sich nach Abschluss der Bauarbeiten Bodenlebewesen und Pflanzen an diesem Standort wieder eingeschränkt ansiedeln. Daher wird für die Neuversiegelung ein Kompensationsfaktor von 1:0,5 angesetzt. Somit stehen 263 m² (526,00 m² x 0,5) Neuversiegelung der Entsiegelung von 391,70 m² gegenüber. Eine Kompensation in Hinsicht auf die Neuversiegelung ist daher nicht erforderlich.

Für das geplante Vorhaben sind Gehölz- und entwickelte Vegetationsbestände im Ohr der Anschlussstelle zu entfernen. Im frei zuhaltenden Sichtdreieck ergeben sich aus der Entfernung des Straßenbegleitgrün Gehölzverluste von 150 m². Der betroffene Gehölzbestand bildet sich aus *Corylus avellana*, *Ramnus frangula*, *Viburnum opulus* und *lantana* sowie *Sambucus nigra*. Es handelt sich hier um 0-15 Jahre alte Großsträucher, jedoch nicht um Bäume. Es wird ein 150,00 m² umfassender neuer Gehölzstreifen mit Entwicklung zur Wertstufe III nach Abschluss der Bauarbeiten gepflanzt. Der auf den Banketten zu entfernende Scherrasen bleibt bei Eingriff und Ausgleich unberücksichtigt, da es sich um einen Biotyp der Wertigkeit II handelt. Außerdem kommt es zu einem Verlust von ca. 655,00 m² halbruderaler Staudenflur, der vor Ort auf den entsiegelten Flächen, angrenzend an die Bankettbereiche zum Teil wiederhergestellt werden kann. Die Nachpflanzung erfolgt als zweireihiger Gehölzstreifen aus den Arten: *Corylus avellana*, *Viburnum opulus*, *Sorbus aucuparia*, *Acer campestre*, *Sambucus nigra*, *Frangula alnus*, *Rosa canina*, *Ribes rubrum* sowie *Ribes uva-crispa*. Etwa 176,30 m², die nicht vor Ort ausgeglichen werden können, werden über die extensive Mahd der Flächen am neu angelegten Gehölzstreifen ausgeglichen. Es soll sich ein gras-krautreicher Heckensaum direkt an den Gehölzen entwickeln.

Die Einfahrrampe führt über den Bornbach, der Teil des FFH-Schutzgebietes DE2626331 „Gewässersystem der Luhe und der unteren Neetze“ ist. Die Lage des Überführungsbauwerks über den Bornbach wird nicht verändert. Jedoch ist es durch den Asphaltabtrag- und -auftrag sowie die Bewegung von Tragschichtmaterialien möglich, dass nicht wassergefährdendes Material in den Bornbach eingetragen wird. Um den Bornbach vor dem Eintragen von Material und Schadstoffen zu schützen, werden Schutzwände aufgestellt. Zudem ist eine geregelte Baustellenentwässerung mit Sedimentfallen zur Verhinderung des Eintrages von

Baustellenwasser vorgesehen. Zur Verhinderung von Schäden an den Bachufern mit ihrem Gehölzbestand, werden Schutzzäune aufgestellt.

Durch das geplante Vorhaben selbst findet indessen keine Beeinträchtigung oder Zerschneidung des Landschaftsbildes statt.

Im Zuge der Baumaßnahme entstehende Abfälle werden umgehend ordnungsgemäß entsorgt. Baubedingt kommt es temporär zu Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen. Diese Auswirkungen sind jedoch auf die Bauzeit begrenzt. Schutzwürdige Bebauung ist innerhalb des Wirkungsbereiches der Baumaßnahme jedoch nicht bzw. erst in einer Entfernung von etwa 240 m vorhanden. Daneben sind die Bestimmungen der AVV Baulärm bei der Durchführung des Vorhabens einzuhalten, so dass von dem geplanten Vorhaben auch keine Risiken für die menschliche Gesundheit ausgehen.

Durch die Einhaltung von Unfallverhütungsvorschriften sowie durch die ausschließliche Verwendung zugelassener Stoffe und Technologien wird das Unfallrisiko auf ein Minimum reduziert.

Auch in Bezug auf den Standort des Vorhabens sind erhebliche Auswirkungen nicht zu befürchten, da das Vorhaben an einem bereits durch Autobahninfrastruktur vorbelasteten Ort verwirklicht wird. Die Einfahrrampe der bereits vorhandenen Anschlussstelle wird aufgeweitet. Im Wirkungsbereich der Maßnahme besteht keine empfindliche Nutzung. Ferner erfolgt keine erkennbare Beeinträchtigung der Qualität und Vielfältigkeit von Flächen, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben. Insbesondere ist das Vorhaben ohne erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die im Vorhabengebiet gelegene Teilfläche des FFH-Gebietes Nr. 212, den Bornbach, der durch die Baumaßnahme selbst nicht berührt und vor schädlichen Einträgen wirksam geschützt wird. Damit sind auch Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgeschlossen.

Im Ergebnis sind nach Ausmaß, Schwere, Komplexität und Dauer erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen innerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens nicht zu erwarten.

Insgesamt ist das geplante Vorhaben auch im Zusammenwirken mit der bereits bestehenden A 39 ohne zusätzliche erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen. Die Veränderungen, die sich durch die Aufweitung (Verlegung) der Einfahrrampe, insbesondere für die betroffenen Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft einschließlich Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern einstellen, sind so geringfügig, dass auch verstärkende Effekte im Sinne erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter aus einer Zusammenschau von Vorbelastungen und Zusatzbelastungen ausgeschlossen sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG besteht deshalb nicht.

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