

Planung einer Eisenbahnüberführung für den innerörtlichen Straßenverkehr in Sarstedt

19.3 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

im Auftrag der Stadt Sarstedt

Inhaltsverzeichnis

	Vorbemerkung	
1	Merkmale des Vorhabens	4
1.1	Größe des Vorhabens	4
1.2	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft	4
1.3	Abfallerzeugung	8
1.4	Umweltverschmutzung und Belästigungen	9
1.5	Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien	9
2	Standort des Vorhabens	10
2.1	Bestehende Nutzung des Gebietes (Nutzungskriterien)	10
2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft (Qualitätskriterien)	10
2.3	Belastbarkeit der Schutzgüter (Schutzkriterien)	11
2.3.1	Natura 2000-Gebiete	11
2.3.2	Naturschutzgebiete	12
2.3.3	Nationalparke und Nationale Naturmonumente	12
2.3.4	Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete	12
2.3.5	Naturdenkmäler	12
2.3.6	Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen	12
2.3.7	Gesetzlich geschützte Biotope	12
2.3.8	Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Risikogebiete sowie Überschwemmungsgebiete	12
2.3.9	Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	12
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 Raumordnungsgesetz	13
2.3.11	In amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind	13
3	Merkmale der möglichen Auswirkungen	13
3.1	Ausmaß der Auswirkungen	13
3.2	Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen	14
3.3	Schwere und Komplexität der Auswirkungen	14
3.4	Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	14
3.5	Dauer, Häufigkeit und Reversibilität von Auswirkungen	14
4	Fazit	15

Vorbemerkung

Das Niedersächsische Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG 2007, in der Fassung von 2010) definiert in der Anlage 1 Projekte, für die entweder in jedem Falle eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist, oder für die zunächst eine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen ist. In Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Vorprüfung wird dann entschieden, ob eine UVP erforderlich wird.

Ein derartiges Vorhaben ist in der Anlage 1 zu § 3 UVPG unter Punkt 5 aufgelistet:

„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“

Bei dem geplanten Vorhaben „Planung einer Eisenbahnüberführung für den innerörtlichen Straßenverkehr in Sarstedt“ handelt es sich um den Bau einer Bahnüberführung mit einer neuen Straßenumfahrung auf ca. 480 m Länge als Gemeindestraße.

Veranlassung der Planung ist die starke Behinderung des Verkehrsflusses. Gegenwärtig ist der Bahnübergang etwa 50-70% des Tages für den Straßenverkehr gesperrt. Es kommt zu Rückstaus und Behinderungen bis in den Nordring (L 410) hinein. Durch eine planfreie Querung sollen diese Belastungen aufgehoben und ein zügiger Verkehrsfluss gewährleistet werden.

Die Anlage fordert für ein derartiges Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls. Diese Vorprüfung erfolgt gemäß der in Anlage 2 aufgelisteten „Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls“.

1 Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe des Vorhabens

Inhalt der geplanten Baumaßnahme ist die Aufhebung des plangleichen Bahnüberganges der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und der Aus-/Umbau der Eisenbahnüberführung mit Anschluss an den Dachsteinweg. Die Länge der neuen Straßenführung beträgt etwa 480 m, inklusive der Trogstrecke unterhalb der Eisenbahngleise. Die Breite des neu zu gestaltenden Straßenkörpers ist zweispurig und beträgt 6,5 m.

Die Trassenführung erfolgt von der L 410 über das derzeitig versiegelte Grundstück eines Modemarktes und quert die Bahnanlagen der DB AG als Überführung mit einem Trogbauwerk. Für die Trogstrecke wird eine lichte Höhe von 4,50 m und für den straßenbegleitenden Geh- und Radweg eine lichte Höhe von 2,75 m festgelegt. Die Konstruktionshöhe für den Überbau der Brücke, das Gleisbett und die Schienen beträgt ca. 2,00 m. Entsprechend liegt die Gesamthöhe von Fahrbahnoberkante bis Schienenoberkante bei ca. 6,50 m.

Die Fahrbahnen haben eine Mindestbreite von 3,25 m. Sie werden bituminös befestigt. Der Aufbau wird frostsicher auf Grundlage der geltenden Richtlinien und Regelwerke ausgeführt.

Die Umfahrung stößt auf den Dachsteinweg, der zusätzlich eine neue Einmündung erhält. Nicht mehr benötigte Straßenbereiche werden entsiegelt (insgesamt 2.566 m²).

Insgesamt werden 4.928 m² neu versiegelt, überplant werden weitere 6.205 m². 25.380 m² Flächen werden während der Bauphase für temporäre Arbeitsstreifen, Bodenlager oder Baustelleneinrichtungsflächen benötigt.

1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Oberflächengewässer werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen.

Für den Bau des Troges muss Grundwasser während der Baumaßnahme gehalten werden, diese Maßnahme ist auf die Bauzeit beschränkt. Durch den Bau einer annähernd wasserdichten Baugrubenwand kann der Eingriff in das Grundwasser reduziert werden, so dass baubedingt keine erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers anzunehmen sind.

Der Bereich der Acker- und Grünlandflächen stellt einen Überflutungsraum (HQ100) der Leine dar, der östliche der Bahnlinie verlaufende Bereich gilt als Überflutungsraum der Innerste. Die Ackerflächen werden auf 748 m² versiegelt und stehen damit bei Überschwemmungen nicht mehr zur Verfügung. Nach Angaben des Ingenieurbüros Geum,tech (2017) wird der Retentionsraum um 865 m³ reduziert. Es werden Maßnahmen zur Retentionserweiterung im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens vorgenommen.

Das im Bereich des Trogs aufgefangene Niederschlagswasser wird abgepumpt und in die Kanalisation eingeleitet. Auch das von den Straßenflächen außerhalb des Troges abfließende Wasser wird in Mulden geleitet und kann über die belebte Bodenoberfläche versickern. Die stofflichen Einträge führen zu keiner erheblichen Beeinträchtigung.

Bei den vorhandenen Böden handelt es sich nicht um seltene oder gefährdete Böden, die von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt sind. Die Größe der temporär für den Baubetrieb in Anspruch genommenen Fläche beträgt insgesamt inklusive Bodenlager- und Baustellungseinrichtungsflächen 31.585 m². Der Boden weist teilweise eine Vorbelastung in Form einer Altablagerung zwischen Dachsteinweg und Alter Tonweg auf, die durch die neue Straßentrasse durchschnitten wird. Ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept wird sicherstellen, falls belasteter Boden vorgefunden wird, dass er ordnungsgemäß behandelt und entsorgt wird.

Ein vollständiger Verlust der natürlichen Ertrags-, Lebensraum- und Filterfunktion des Bodens tritt im Bereich der versiegelten Flächen auf. Diese Beeinträchtigungen sind erheblich. Die Größe der neuversiegelten Flächen beträgt 4.928 m². Gleichzeitig werden mit dem Abbau alter Straßenteile auch Flächen entsiegelt, die als Verminderung der Versiegelung wirksam berücksichtigt werden können (2.566 m²).

Auswirkungen auf die lufthygienische und klimatische Ausgleichsfunktion treten durch den Verlust von Vegetationselementen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion (Gehölze für 3.986 m²) und klimatischer Ausgleichsfunktion (Freiflächen als Kaltluftentstehungsgebiete auf 2.635 m²) auf.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Flächengröße des geplanten Vorhabens ist jedoch nicht von erheblichen Auswirkungen auf Klima und Luftqualität auszugehen.

Das geplante Bauvorhaben beginnt an der Kreuzung Nordring (L410) – Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und führt über das versiegelte Grundstück mit einem Gebäude (Modemarkt). Das Gebäude muss im Zuge der Ausbauarbeiten abgerissen werden. Unter der Bahnlinie verläuft ein Tunnel, nach ca. 180 m verläuft die Trasse oberirdisch über Grünland (Pferdeweiden) und Ackerflächen weiter. Die Trasse stößt auf den Dachsteinsteinweg, bzw. vorher wird eine neue Einmündung den Verkehr in den südlichen Teil des Dachsteinweges leiten. Für den geplanten Ausbau müssen insgesamt 51 Einzelgehölze und 4.928 m² Gehölzbiotope gefällt werden.

Folgende Biotoptypen werden vorrangig für das Vorhaben in Anspruch genommen:

- Ackerflächen (11.045 m²),
- Intensivgrünland und Weidefläche als Pferdeweiden genutzt (12.036 m²)
- halbruderale Gras- und Staudenflur (1.543 m²),
- Strauch-Baumhecke (2.132 m²) vorrangig entlang der Bahnlinie
- Weiden-Ufergebüsch (1.324 m²) am Dachsteinweg
- standortgerechte Gehölzpflanzung (525 m²) im Bereich der Pferdeweiden
- Zierrasen, Zierhecke, Ziergebüsch, Ziergarten und Rabatten (3.101 m²)

Es handelt sich nicht um seltene oder bedrohte Biotope, ebenfalls wurden keine seltenen oder gefährdeten Pflanzenarten vorgefunden.

Im Untersuchungsgebiet wurden Vogel- und Fledermausvorkommen näher untersucht. Die 20 Brutvogelarten sind in erster Linie Gebüschbrüter, die an Gehölzstrukturen gebunden sind und gegenüber anthropogener Störung eher tolerant eingeschätzt werden (ABIA 2015). Es handelt sich nicht um empfindliche Tierarten, deren Fluchtdistanz relativ hoch ist. Sie sind in ihrem Bestand nicht gefährdet.

Es wurden zwei sicher bestimmbar Fledermausarten und weitere Tiere der Gattung Myotis auf ihren Jagdflügen geortet. Sie jagen im Bereich von Gehölzen,

entlang der Bahnlinie befindet sich eine Flugroute (ABIA 2015). Alle heimischen Arten sind laut Bundesnaturschutzgesetz „streng geschützt“. Die Unterbrechung der Flugroute durch den Bau des Tunnels, verbunden mit der Entnahme einiger Gehölze, können die Fledermäuse ausgleichen, in dem sie an vielen Stellen in der Umgebung weiterhin jagen können. Die Lücke der Flugroute im Gehölzbestand umfasst ca. 20 –45 m und wird keine Beeinträchtigung der Fledermauspopulation nach sich ziehen. Die Flugroute entlang der Bahnlinie besteht weiterhin. Quartiere sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand im unmittelbaren Eingriffsbereich, in den zu fällenden Bäumen und am Gebäude nicht vorhanden und daher nicht betroffen. Um jegliche Beeinträchtigungen auszuschließen, werden die Bäume vor dem Roden sowie das Abrissgebäude vorher auf Quartiere untersucht.

Im Bereich des Trogbauwerkes stellt die nächtliche Beleuchtung eine zusätzliche Lichtquelle dar, die vermehrt von Zwergfledermäusen angefliegen werden können. Um Insekten weniger anzulocken, sollten ökologisch verträgliche Beleuchtungen, d.h. insektenschonende Lampen verwendet werden.

Die Ackerflächen stellen potenzielles Habitat für den Feldhamster dar. Es gibt Vorkommen östlich von Sarstedt. Die allgemeine Verringerung von landwirtschaftlichen Flächen verstärkt den Ausbreitungsdruck auf die restlichen Ackerflächen, so dass theoretisch ein Ansiedeln auf den Ackerflächen möglich sein könnte. Zur Zeit der Kartierung wurden keine Feldhamster bzw. deren Baue entdeckt. Auch die Lage der Ackerflächen im Überschwemmungsgebiet lässt das Vorkommen von Feldhamster weniger vermuten. Vor Baubeginn sollten die Ackerflächen jedoch noch einmal begangen werden, um eine zwischenzeitlich erfolgte „Spontanbesiedlung“ auszuschließen.

Andere großräumige Lebensräume werden nicht betroffen; Zerschneidungen von Teillebensräumen oder Fluchtdistanzen empfindlicher Tierarten sind nicht weiter zu berücksichtigen.

Durch das geplante Vorhaben werden visuelle Verletzungen des Landschafts-/Ortsbildes im Bereich der offenen Acker-, Grünlandflur erzeugt. Die Ursachen der Beeinträchtigungen liegen in einer zusätzlichen Überformung der Land-

schaft durch einen weiteren Straßenabschnitt sowie in dem Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche bzw. Weidefläche zur Freizeitnutzung.

Es sind keine weitreichenden Wirkungsverlagerungen oder Ferntransporte anzunehmen.

1.3 Abfallerzeugung

Im Zuge des Baus des neuen Straßenzuges Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße mit einer Trogstrecke unter der Eisenbahnlinie werden Straßen- und Parkplatzflächen entsiegelt. Zusätzlich muss das versiegelte Grundstück an der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße 29 mit einem Gebäude abgerissen werden.

Über ein Rückbaukonzept können die recycelfähigen Abfallstoffe einer weiteren Verwertung zugeführt werden:

Abbruch Straße: Asphalt, Beton, Mineralgemisch,

Abbruch Gebäude (über 2.000 m³ umbauter Raum): Mauerwerk, Stahl, un- und bewehrter Beton, Glas, Holz, Mineralfaser, Kunststoffe u.a..

Der sach- und fachgerechte Rückbau beinhaltet die Trennung von inerten, schadstoffhaltigen und sonstigen Bestandteilen, was wiederum zur Aufteilung der Arbeiten in Asbestsanierung, Ausbau schadstoffhaltiger Bausubstanz, Demontage nichtmineralischer Einbauten und maschinellen Abbruch führt. Konkrete Probeentnahmen werden im Rahmen des Rückbaukonzeptes erfolgen.

Belastetes, überwachungsbedürftiges Material, wie teerhaltige Produkte, mineralische Dämmstoffe, Bitumengemische und Asbest ist einer gesetzlichen Entsorgung zuzuführen.

Alle sonstigen abfallrechtlichen (z.B. Transportgenehmigung), immissionschutzrechtlichen sowie arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften (z.B. Erlaubnis zum Umgang mit gefährlichen Stoffen) sind zu berücksichtigen und werden im separaten Gutachten ausführlicher dargestellt.

Der Betrieb des neuen Straßenzuges Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße mit der Trogstrecke unter der Eisenbahnlinie ist nicht mit der Erzeugung von Abfällen verbunden.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Der Bau der Bahnüberführung und der neuen Straßentrasse ist während der Bauarbeiten mit einer Zunahme der Umweltverschmutzung verbunden, die nach der Fertigstellung nicht mehr vorhanden sind.

Die momentanen Verkehrszahlen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich erhöhen (3.000 Autos pro Tag). Für die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße werden die Emissionen deutlich reduziert. Entlang der neuen Straßentrasse erhöhen sich die Emissionen. Es erfolgt somit eine Umverteilung der Emissionen, keine Erhöhung.

Folgende Stoffe werden durch den Autoverkehr in Luft und Boden emittiert:

- Kohlenstoffdioxid (CO₂, Methan und Lachgas)
- NO_x (Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid)
- Feinstaubpartikel (PM₁₀)
- Schwefeldioxid (SO₂)

Gesundheitsgefährdungen von Mensch oder Tier, die über das normale Maß einer Gemeindestraße hinausgehen, bestehen nicht.

Leichte Zusatz-Belästigungen werden im westlichen Bereich der neuen Straßentrasse entstehen.

- - Lärm, Erschütterungen
- - Lichteinwirkungen

Im Lärmgutachten werden die ermittelten Werte entsprechend berücksichtigt. Die gesetzlichen Richt- und Grenzwerte in Hinblick auf Schall, Erschütterung, Emissionen werden laut Gutachten (Schalltechnische Untersuchung, Bonk, Maire, Hoppmann GbR 2017) eingehalten.

1.5 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien

Die Baumaßnahme dient vor allem dem Ziel, den Verkehrsfluss zu unterstützen, Staus vor der Bahnlinie und damit einhergehend die Emissionen (Lärm und

Stickoxide) zu reduzieren. Ein erhöhtes Unfallrisiko ist nicht zu erwarten, da die Geschwindigkeit nicht erhöht wird (50 km/h).

Während der Baumaßnahme sind baubedingte Beeinträchtigungen (Emissionen, Behinderungen durch Baustellenverkehr und Umleitungen) zu erwarten.

Bei den verwendeten Stoffen und Technologien handelt es sich konventionelle Produkte und Verfahren, die nicht mit besonderen Risiken verbunden sind. So kann durch den Einsatz biologisch abbaubarer Schmier- und Hydrauliköle jegliches Beeinträchtigungsrisiko für Boden, Grund- und Oberflächenwasser ausgeschlossen werden.

2 Standort des Vorhabens

2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes (Nutzungskriterien)

Der geplante Umbau erfolgt direkt im Siedlungsbereich und am Siedlungsrand der Stadt Sarstedt.

Ein Grundstück mit Parkplatz und einem Mode- und Fahrradgeschäft befindet sich direkt an der L 410 und der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße. Nach der Trogstrecke unterhalb der Eisenbahngleise führt der neue Trassenverlauf durch Grünland- und Ackerflächen. Es werden 11.045 m² Ackerfläche in Anspruch genommen und 12.036 m² Grünland, genutzt als Pferdeweide.

2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft (Qualitätskriterien)

Die Böden, in dem durch das Vorhaben unmittelbar betroffenen Gebiet, sind teilweise versiegelt oder durch landwirtschaftliche Nutzung anthropogen überformt (Pferdeweide, Ackerfläche). Durch eine Altlastablagerung in einer ehemaligen Ziegeleigrube ist der Boden zwischen „Alter Tonweg“ und dem „Dachsteinweg“ vorbelastet. Das Grundwasser kann in diesem Bereich ebenfalls vorbelastet sein.

Oberflächengewässer werden nicht betroffen.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Niederungen der Leine und der Innerste und in dessen Einflussbereich. Es handelt sich hier um die hyd-

rogeologische Einheit von Löss und Sandlöss (NIBIS, Kartenserver). Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen wurde das schwach gespannte Grundwasser in den tieferliegenden Kiesen und Sanden zwischen 3 und 5,6 m unter Gelände bzw. auf einem Niveau von 58,7 bis 60,1 m NN gemessen (IGH 2015). In den Lössböden ist mit Schichtenwasser zu rechnen, welches auch in jahreszeitlichen bzw. witterungsbedingten Schwankungen festzustellen ist. Dieses steht dann temporär zur Verfügung.

Bei den durch das Vorhaben betroffenen Biotopen handelt es sich um Gehölzflächen mit Strauch-Baumhecken, halbruderale Gras- und Staudenflur sowie Grünland- (Pferdeweiden) und Ackerflächen. Sie weisen alle anthropogene Vorbelastungen und ein hohes Regenerierungsvermögen auf. Seltene Pflanzenarten wurden nicht gefunden.

Im Untersuchungsgebiet kommen in erster Linie Gebüschbrüter vor, die die Gehölzstrukturen der Siedlungsbereiche und entlang der Bahnlinie bewohnen. Sie sind gegenüber anthropogener Störung als eher tolerant einzuschätzen und vergleichsweise häufig (Abia 2015). Die vorgefundenen Fledermausarten orientieren sich während der Jagd an den vorhandenen Gehölzstrukturen. Eine frequentierte Flugroute verläuft entlang der Bahnlinie. Nachweise von Quartieren konnten nicht erfolgen.

Vorkommen von anderen seltenen Arten, wie z.B. Feldhamster konnten nicht bestätigt werden. Mit dem Auftreten gefährdeter und/oder besonders oder streng geschützter Arten ist nicht zu rechnen.

Das Ortsbild in dem durch das Vorhaben betroffenen Raum entspricht dem einer von Verkehrsanlagen überprägten Siedlung bzw. Siedlungsrandgebiet. Diese Vorbelastungen werden durch den Umbau im Grünland- und Ackerflächenbereich etwas verstärkt.

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter (Schutzkriterien)

2.3.1 Natura 2000-Gebiete

Durch das geplante Bauvorhaben werden keine Natura 2000-Gebiete betroffen.

2.3.2 Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete werden nicht betroffen.

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente

Nationalparke und Nationale Naturmonumente werden nicht betroffen.

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete

Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen.

2.3.5 Naturdenkmäler

Naturdenkmäler werden nicht betroffen.

2.3.6 Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen

Geschützte Landschaftsbestandteile einschließlich Alleen werden nicht betroffen.

2.3.7 Gesetzlich geschützte Biotope

Durch das geplante Vorhaben werden keine gemäß § 30 BNatSchG geschützten Biotope betroffen.

2.3.8 Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Risikogebiete sowie Überschwemmungsgebiete

Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete sowie Risikogebiete werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Das Überschwemmungsgebiet der Leine befindet sich westlich der Bahnlinie, das Überschwemmungsgebiet der Innerste grenzt östlich an die Bahnlinie und werden teilweise durch Versiegelung in Anspruch genommen. Es werden 865 m³ Retentionsraum vernichtet.

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind, werden nicht betroffen.

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 Raumordnungsgesetz

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes werden nicht betroffen.

2.3.11 In amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind

Es befinden sich keine Denkmäler, Bodendenkmäler oder andere als archäologisch bedeutende Landschaften im Untersuchungsgebiet.

3 Merkmale der möglichen Auswirkungen

3.1 Ausmaß der Auswirkungen

Durch das geplante Vorhaben sind folgende Auswirkungen zu erwarten:

Baubedingt:

- temporäre Emissionen (Schall, stoffliche Emissionen) durch den Baubetrieb

Anlagebedingt:

- Überbauung von 4.928 m² bisher unversiegelten Bodens
- Durchschneiden einer Altlast mit belastetem Boden
- Im Überschwemmungsgebiet Verlust von gesamt 865 m³ Retentionsraum
- Überbauung und Beseitigung von 6.205 m² Biotopen (Strauch-Baumhecke, halbruderale Gras-, und Staudenflur, Zierhecke, Ziergebüsch, Scherrasen), Rodung von 51 Bäumen
- Geringfügige Verkleinerung des Lebensraumes für Vögel,
- geringfügiger Verlust von einzelnen, kleineren Jagdhabitaten für Fledermäuse
- Verlust eines Gebäudes
- Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche
- Durchschneidung einer Ponyweide

Betriebsbedingt:

- Emissionen, die jedoch das Ausmaß der gegenwärtigen Emissionen insgesamt nicht überschreiten
- Schallimmissionen, die in bisher nicht beeinträchtigten Bereichen auftreten, deren zulässige Grenzwerte eingehalten werden
- Verminderung von Schallimmissionen entlang der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße

Die zu erwartenden Wirkungen sind auf das unmittelbare Umfeld der Baumaßnahme beschränkt. Sie werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitplans ermittelt und beschrieben.

Fernwirkungen über den Ort der Entstehung hinaus sind grundsätzlich nicht zu erwarten.

3.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Grenzüberschreitende Auswirkungen sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

3.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Bei den zu erwartenden Wirkungen handelt es sich um die normalen Folgewirkungen eines Bauvorhabens auf die in Anspruch genommenen Ressourcen. Eine besondere Schwere oder Komplexität der Auswirkungen liegt nicht vor.

3.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die Eintrittswahrscheinlichkeit der beschriebenen Auswirkungen liegt bei 100 %.

3.5 Dauer, Häufigkeit und Reversibilität von Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen sind temporär.

Die anlage- und betriebsbedingten Wirkungen sind als dauerhaft zu begreifen. Sie können erst durch die Stilllegung und Rückbau des umgebauten Straßenab-

schnitte rückgängig gemacht werden, sind dann aber grundsätzlich in vollem Umfang reversibel.

4 Fazit

Aufgrund der geringen Größe des Vorhabens und der als teilweise bereits vorbelasteten Straßenraum ist nicht davon auszugehen, dass das geplante Vorhaben unter Zugrundelegung der aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird.

Die zu erwartenden Wirkungen werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitplans erfasst, dargestellt und bilanziert und durch entsprechende Maßnahmen vermieden, vermindert oder kompensiert.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher nicht zwingend durchzuführen.