

Bekanntgabe der Feststellung über das Bestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Ausbau des Küstenkanals (KüK) durch Ersatzneubau der Straßenbrücke Kortemoor Nr. 25 bei KüK-km 52,904

I.

Für das o.g. Vorhaben, den Ersatzneubau der Straßenbrücke Kortemoor Nr. 25 bei KüK-km 52,904 in der Gemeinde Surwold (Samtgemeinde Nordhümmling) im Landkreis Emsland, wurde im Rahmen einer Vorprüfung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht.

II.

Die Erforderlichkeit zur Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls ergibt sich aus § 5 Abs. 1 und § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVP.

1. Sachverhalt

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV), vertreten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ems-Nordsee, plant den Ausbau des Küstenkanals (KüK) durch den Ersatzneubau der Straßenbrücke Kortemoor Nr. 25, die sich altersbedingt in einem schlechten Bauzustand befindet und einer zielführenden Sanierung nicht mehr zugänglich ist.

Die den Küstenkanal in der Gemeinde Surwold (Samtgemeinde Nordhümmling) im Landkreis Emsland bei KüK-km 52,904 kreuzende Brücke Kortemoor Nr. 25 ist im Jahr 1959 als einfeldrige Stahlfachwerkbrücke in Trogbauweise mit einer Betonfahrbahnplatte auf Belegeisen konstruiert und auf kastenförmigen Widerlagern in Stahlbetonbauweise flach gegründet worden. Sie überführt die von Bockhorst kommende Kreisstraße K 153 („Im Eichengrund“) über den Küstenkanal und verbindet diese mit der Bundesstraße B 401. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustands der nahezu 70 Jahre alten Brücke, die zudem aufgrund einer zu geringen Stützweite eine Einengung des Kanalquerschnitts darstellt und nicht die erforderliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m aufweist, ist der Ersatz der Brücke nach Angaben des WSA Ems-Nordsee unausweichlich.

Bei dem geplanten Brückenbauwerk handelt es sich um einen Neubau an gleicher Stelle unter Erweiterung des vorhandenen Straßenquerschnitts von 6,20 m auf 12,80 m bei gleichzeitiger Anpassung des Bauwerks an die erforderliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m und Vergrößerung der Stützweite entsprechend der Wasserstraßenklasse IV.

Neben dem Neubau der Brücke sind die vorhandenen Straßen und Wege an das neue Bauwerk anzupassen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen durchzuführen.

2. Prüfung

Aus den vorgelegten Unterlagen des WSA Ems-Nordsee ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist.

Aufgrund der ermittelten Merkmale des Vorhabens, bei dem es sich um die Erneuerung einer bestehenden Kreuzungsanlage im Sinne des § 12 Abs. 2 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) handelt, aufgrund der zu erwartenden vorhabenbedingten Wirkfaktoren sowie aufgrund der Merkmale des betroffenen Standortes ist festzustellen, dass hinsichtlich der UVP-Schutzgüter Mensch sowie Tier/Pflanzen/biologische Vielfalt mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu rechnen ist.

Die wesentlichen Gründe dieser Feststellung sind:

a) Merkmale des Vorhabens

Das geplante Brückenbauwerk wird die vorhandene Brücke mit einer neuen Stützweite von 61,70 m und einem neuen Straßenquerschnitt von ca. 12,80 m sowie einer entsprechenden Anpassung der Kreisstraße K 153 („Im Eichengrund“) und der Bundesstraße B 401 unter Berücksichtigung der erforderlichen Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m durch Erhöhung der Konstruktionsunterkante auf +10,60 mNN ersetzen. Das gesamte Bestandsbauwerk, bestehend aus dem stählernen Überbau und den Unterbauten aus Stahlbeton, wird zurückgebaut. Zudem werden die einseitigen Ufersicherungen in Spundwandbauweise im Brückenbereich vollständig entfernt. Neben der Aufhöhung der Straßenrampen zur Anpassung an die neue Brückenhöhe werden die neuen Widerlager errichtet und der neue Brückenüberbau eingebracht. Ferner wird der Kanalquerschnitt im Brückenbereich im sog. Trapez-Profil entsprechend der Wasserstraßenklasse IV erstellt.

Die geschätzte Dauer der Bauzeit wird voraussichtlich 24 – 36 Monate betragen.

Infolge des Ersatzneubaus der Brücke Kortemoor Nr. 25 wird es zu umfangreichen Materialbewegungen kommen. Die erforderlichen Transporte werden per LKW erfolgen, alternativ kann das Bodenmaterial auf dem Wasserweg transportiert werden. Durch die Arbeitsvorgänge vor Ort und aufgrund der Materialtransporte werden baubedingte Emissionen und Störungen entstehen, zudem werden die Durchfahrts- und Durchgangsmöglichkeiten der Kreisstraße K 153 („Im Eichengrund“) für die Dauer der Bauarbeiten im Bereich der Brücke unterbunden.

Eine ggf. einseitige Sperrung der Bundesstraße B 401 im Bereich der Straßenbrücke Kortemoor Nr. 25 und eine Umleitung des Geh- und Radweges ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse für die Baustelleneinrichtung nicht ausgeschlossen.

Aufgrund der Baumaßnahme kommt es zu vorübergehenden und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen.

Während der Abbrucharbeiten am Bestandsbauwerk, insbesondere der Widerlager, sowie beim Einbringen der Verbauwände zur Herstellung der Widerlagergründung findet ein Eingriff in das Oberflächengewässer Küstenkanal statt. Als Folge des Ersatzneubaus wird eine Einengung des Kanalquerschnitts im Bereich der Brücke behoben.

Die Beseitigung des Bestandsbauwerks kann zu einer Beanspruchung von potenziellen Lebensräumen vor allem der in der Region vorkommenden Vogelarten und Fledermäuse führen.

Zur Herstellung der Baustraße sowie der Baustelleneinrichtungs- und Montageflächen ist die Rodung von Baum- und Gehölzflächen im Bereich der Rampen sowie der B 401, der K 153 und der Industriestraße erforderlich. Die Gehölze stellen potenzielle Lebensräume für Gehölz bewohnende Vogelarten dar, zudem können die Bäume Quartierpotenziale für Fledermäuse sowie für brütende Vögel (Höhlenbrüter) aufweisen.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen zurückgebaut und der ursprüngliche Zustand wird wiederhergestellt. Die Bepflanzung mit standortgerechten heimischen Gehölzen am Eingriffsort wird dazu führen, dass der ursprüngliche Zustand mittelfristig wiederhergestellt wird.

Durch den Rückbau von Stahlbauteilen der Brücke und der Spundwände entstehen überwachungsbedürftige Abfälle. Die belasteten Bauteile und Spundwände werden einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.

Nachteilige Wirkungen in Folge von Schadstoffeintrag oder -austrag sind nicht zu erwarten, da nur unbelastetes Bodenmaterial verfüllt wird und die zu entfernenden Materialien, wie z.B. aus Straßenabbruch oder dem Rückbau der Brücke und sonstiger aus der Bautätigkeit entstehender Abfall, ausschließlich auf Grundlage entsprechender Schadstoffanalysen verwertet bzw. entsorgt werden.

Das Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben ist nicht feststellbar. Eine Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle, Unfälle und Katastrophen besteht nicht, Risiken für die menschliche Gesundheit können ausgeschlossen werden.

Mit dem Vorhaben können möglicherweise besonders und streng geschützte Arten im Sinne des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) beeinträchtigt werden. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlich relevanten Eingriffen sind entsprechende Schutzmaßnahmen auf Grundlage eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zu ergreifen.

b) Standort des Vorhabens

Bei den vom Vorhaben betroffenen Bereichen, d.h. der Standort der Brücke Kortemoor Nr. 25, die zuführenden Straßen sowie der zukünftige Montageplatz handelt es sich um Teile bestehender Verkehrsanlagen, die als befestigte Flächen der Verkehrsinfrastruktur entsprechend vorbelastet sind.

In räumlicher Nähe zum Vorhaben (ca. 500 m) befinden sich das FFH-Gebiet „Leegmoor“ (DE 2911-301) und das EU-Vogelschutzgebiet „Esterweger Dose“ (DE 2911-401), welches sich nördlich und südlich des Küstenkanals mit den FFH-Gebieten „Leegmoor“ und „Esterweger Dose“ (DE 2911-302) sowie den Naturschutzgebieten „Leegmoor“ (WE-136) und „Melmmoor/Kuhdammoor“ (WE-212) und dem Naturpark „Hümmling“ (NDS-014) überschneidet.

Neben dem Abriss der Bestandsbrücke sind mit dem Neubau der Brücke entsprechende Brückenteile und Bodenmassen zu bewegen. Aufgrund dieser Bauvorgänge entstehen für 24 - 36 Monate Störungen in Form von Lärm und Immissionen durch Baumaschinen und -verkehre. Hiervon werden Anwohner im Bereich der Brückenanlage betroffen sein.

c) Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Anhand der Merkmale und des Standortes des Vorhabens werden die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens als Folge baubedingter, anlagebedingter und betriebsbedingter Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu ermittelt.

Für das Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit einschließlich Erholungsfunktion können erhebliche Auswirkungen im Hinblick auf eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen temporär nicht ausgeschlossen werden.

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden erhebliche Auswirkungen im Hinblick auf eine vorübergehende Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen erwartet. Zudem können aufgrund der Flächeninanspruchnahme und den damit einhergehenden Biotop- und Lebensraumverlusten erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Fläche bzw. des Flächenverbrauchs sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten, da die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen dem Naturhaushalt nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zur Verfügung gestellt werden und eine bauzeitliche Neuversiegelung nicht vorgesehen ist.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden als nicht erheblich bewertet, da eine temporäre Veränderung der hydromorphologischen Verhältnisse mit einer Verringerung der Grundwasserbildung und erhöhtem Oberflächenabfluss nur in sehr geringe Maße stattfinden werden. Der Eintrag boden- und wassergefährdender Betriebsstoffe kann durch einen umsichtigen Umgang und bei Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften als unerheblich eingestuft werden. Eine etwaige Trübung des Wassers durch Schwebstoffe im Nahbereich des Vorhabens wird als nicht erheblich bewertet.

Für das Schutzgut Klima und Luft sind keine erheblichen Auswirkungen feststellbar. Die durch die Bautätigkeit entstehenden Luftschadstoffe führen zwar zu einer punktuellen Belastung, diese wird jedoch als nicht erheblich eingestuft.

Das Schutzgut Landschaft erfährt keine erhebliche Beeinträchtigung, da die beanspruchten Flächen wiederhergestellt und landschaftsbildprägende Bäume und Gehölze ersetzt werden. Eine großräumige erhebliche landschaftsbildwertgebende Wirkung der neuen Brücke ist nicht feststellbar.

Hinsichtlich des Schutzgutes Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter wird von keiner Beeinträchtigung ausgegangen, da im Untersuchungsgebiet keine Boden- oder Baudenkmale vorhanden sind.

Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern sind nicht feststellbar, kumulierende Wirkungen durch andere gleichartige oder gleichzeitig laufende Vorhaben sind nicht bekannt.

3. LBP / FFH / Artenschutz / WRRL Fachbeiträge

Mit der Durchführung des Vorhabens ist ein Eingriff in Natur und Landschaft in Sinne des § 14 BNatSchG verbunden, der durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen minimiert sowie durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden muss. Zur Ermittlung und zur Bewertung des Eingriffs sowie zur Festlegung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt

Durch das geplante Vorhaben ist das EU-Vogelschutzgebiet „Esterweger Dose“ (DE 2911-401) betroffen. Im Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich die FFH-Gebiete „Leegmoor“ (DE 2911-301) und „Esterweger Dose“ (DE 2911-302). Hinsichtlich der potenziell möglichen Beeinträchtigungen ist das Vorhaben im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) zu untersuchen.

Infolge des Vorhabens können möglicherweise besonders und streng geschützte Arten im Sinne des § 44 BNatSchG beeinträchtigt werden. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlich relevanten Eingriffen sind entsprechende Schutzmaßnahmen auf Grundlage eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages zu ergreifen.

Zur Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wird ein Fachbeitrag WRRL erstellt.

III.

Die Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Die der Feststellung zugrunde liegenden Unterlagen können bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Nissen