

Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

Planfeststellung

für den

Ersatzneubau der Straßenbrücke Basedow – Lanze

über den Elbe-Lübeck-Kanal

ELK-km 55,611

Feststellung UVP-Pflicht

1. Planänderung

Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

Magdeburg, den 16.03.2022 ~~30.10.2019~~

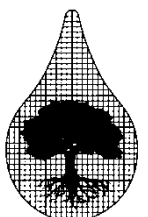
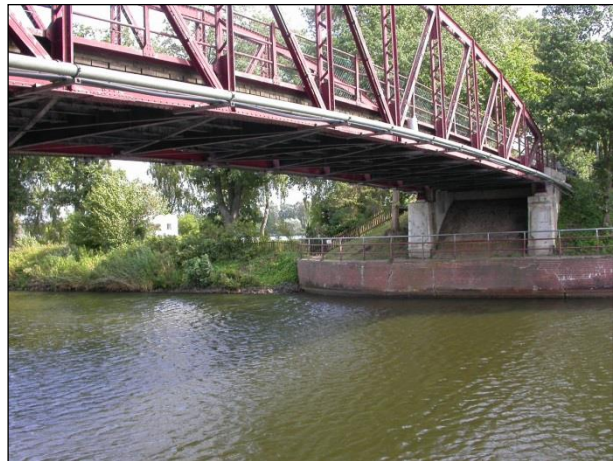
gez. Knuth

.....
Amtsleiter

Ersatzneubau der Straßenbrückenanlage Basedow-Lanze, ELK-km 55,611

Beilage 4.1a

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG



Ersatzneubau der Straßenbrückenanlage Basedow-Lanze, ELK-km 55,611

Beilage 4.1a

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG

Auftraggeber:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg
Kleiner Werder 5c
39114 Magdeburg

Verfasser:

BBS Büro Greuner-Pönicke
Russeer Weg 54
24111 Kiel
Tel.: 0431 698845
Fax: 0431 698533

Dipl. Biol. M. Rohrbeck
Dipl. Landschaftsökol. S. Walter
M.Sc. Landschaftsökol. M. Janssen



Kiel, den ~~18. Februar 2010~~, aktualisiert ~~09. Dezember 2016~~ 03.02.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass	2
2. Prüfung der UVP-Pflicht aufgrund der Art und des Umfanges des Vorhabens gemäß § 3b UVPG.....	3
3. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG.....	4
4. Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen	14
4.1. Mensch.....	14
4.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	17
4.2.1. Tiere.....	17
4.2.2. Pflanzen	17
4.2.3. Biologische Vielfalt	17
4.3. Boden	18
4.4. Wasser	18
4.5. Luft	18
4.6. Klima	18
4.7. Landschaft	18
4.8. Kulturgüter und sonstige Sachgüter	19
4.9. Wechselwirkungen.....	19
5. Gesamteinschätzung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens / Endbewertung...20	

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Vorhabensorte: Brückenersatzneubau im Norden, Montagefläche im Süden	3
Abb. 2: Beurteilungspegel für das Einpressen der Spundwände (LAIRM CONSULT, 2010)..	7
Abb. 3: Beurteilungspegel für Abbrucharbeiten (LAIRM CONSULT, 2010).....	8
Abb. 4: Beurteilungspegel für Sonstige Bauarbeiten (ohne Einpressen oder Abbruch) (LAIRM CONSULT, 2010)	8
Abb. 6: Schutzgebiete in der Umgebung des Vorhabensortes.....	11
Abb. 7: Landschaftsbildprägende Einzelbäume im Bereich der Brücke	13
Abb. 8: B-Plan-Auszug (Stand 2013).....	15
Abb. 9: Baufeld.....	16

1. Anlass

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Träger des Vorhabens plant den Ersatzneubau der Straßenbrückenanlage Basedow-Lanze über den Elbe-Lübeck-Kanal (ELK).

Die Baumaßnahme beinhaltet den Neubau der Straßenbrücke ~~ca. 15 m südlich der vorhandenen Brücke in bestehender Trasse~~ mit Anpassung der Straßenrampen und den Abbruch des vorhandenen Brückenbauwerks einschließlich der Rampen.

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme ergibt sich aus dem schlechten Zustand der Brückenanlage. Die erforderliche Dauerhaftigkeit ist nicht mehr gegeben, ein Ersatzneubau wird daher erforderlich.

Bedingt durch die Baugrundverhältnisse wird für die Widerlager eine Tiefgründung mit Pfählen gewählt. Widerlager und Pfähle bestehen aus Stahlbeton. Die Widerlager werden so gebaut, dass die Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt von derzeit ca. 4,59-60 m auf das Standardmaß von Brückendurchfahrten für Binnenschifffahrtskanäle von 5,25 m vergrößert wird.

Die Brücke wird als Einfeldstahlbrücke mit Stabbogenkonstruktion ausgebildet. Die Fahrbahnbreite der Brücke beträgt 4,95 m, beidseitig wird ein Notgehweg (Breite je 0,90 m) angelegt. ~~Die Mitte der neuen Brücke verschiebt sich im Bezug zur alten Brückenmitte um 2,05 m nach Westen und in der Höhe um 0,66 m im Lichtraum des ELK.~~ Der Kanal wird den anschließenden Bereichen in der Breite angepasst, wodurch ein durchgehendes Kanalbett ohne Einengung erreicht wird. Eine Beleuchtung von Brücke und Rampen erfolgt nicht.

Die Tiefgründung erfolgt erschütterungsarm durch Bohrpfähle, das Einbringen von Spundwänden durch erschütterungsarmes Pressverfahren. Eine Grundwassersenkung findet nicht statt.

Westlich des Kanals wird eine Baustelleneinrichtungsfläche auf Acker angelegt, im Osten grenzen kleinere Baustellenflächen direkt an die Brücke an. Zwei Kranstellflächen werden nahe den Widerlagern errichtet und nach Fertigstellung der Baumaßnahme rückgebaut.

~~Der Abriss der vorhandenen Brücke findet erst nach der Freigabe der neuen Brücke für den Verkehr statt, so dass die Straßenverbindung über den ELK für Radfahrer durchgehend aufrechterhalten wird. Aus Sicherheitsgründen nicht jedoch für den Kfz-Verkehr.~~

Die Brücke wird für die Dauer der Bauzeit von etwa 18 Monaten gesperrt.

Die Montage des Brückenüberbaus findet auf einer bereits im Rahmen des Ersatzneubaus der Straßenbrücke Lanze-Buchhorst hergerichteten Montagefläche an der Straßenbrücke Lanze-Buchhorst statt. Der Rückbau der Montage- und Kranstellfläche bei Buchhorst ist Teil der Maßnahme Ersatzneubau der Straßenbrücke Lanze-Buchhorst, findet jedoch erst nach Beendigung des Ersatzneubaus der Brücke Basedow-Lanze statt.

Der Brückenüberbau wird mittels Kran von der Montagefläche auf einen Ponton verladen, nach Basedow transportiert und mittels Kränen auf die neuen Widerlager aufgelegt und montiert.

Während des Einhebens des neuen Brückenüberbaus und bei Abriss der alten Brücke ist eine zeitweise Sperrung des ELK für die Schifffahrt erforderlich.

Die Bauzeit der Straßenbrücke Basedow-Lanze beträgt nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich 18 Monate.

Das Büro BBS Büro S. Greuner-Pönicke aus Kiel wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg) beauftragt, zu prüfen, ob für das Vorhaben nach § 3 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht. Die Vorprüfung wird hiermit vorgelegt.

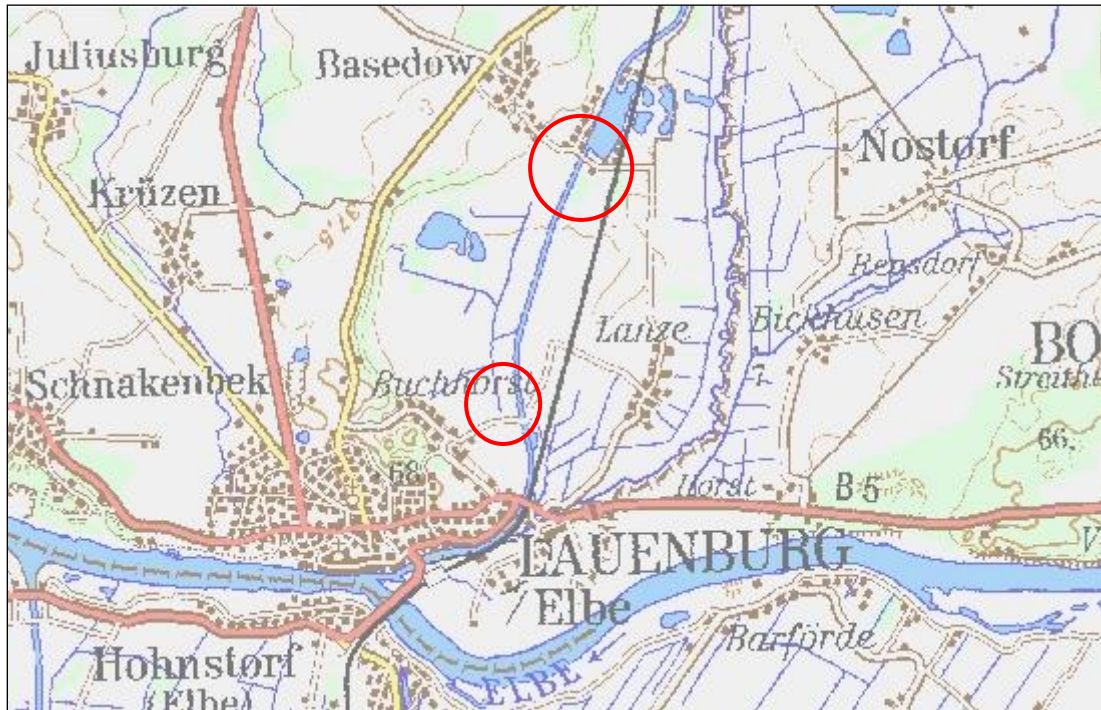


Abb. 1: Vorhabensorte: Brückenersatzneubau im Norden, Montagefläche im Süden

2. Prüfung der UVP-Pflicht aufgrund der Art und des Umfangs des Vorhabens gemäß § 3b UVPG

Der Ersatzneubau der Straßenbrücke unterliegt aufgrund der Art oder des Umfangs nicht einer allgemeinen UVP-Pflicht gemäß § 3b UVPG. Nach Nr. 14.2.2 der Anlage 1 zum UVPG ist vielmehr eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG durchzuführen.

3. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erfolgt in drei Schritten. Im ersten Schritt wird eine Umwelterklärung (nachfolgend) abgeben. Diese Umwelterklärung dient nicht nur der Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG, sondern darüber hinaus auch der Klärung, ob sonstige umweltrechtliche Vorgaben beachtet werden müssen, wie z.B. Vorgaben der Eingriffsregelung, die Regelungen des FFH-Rechts, die Vorgaben des Artenschutzes oder die Besonderheiten bei Befreiungen von Schutzgebietsverordnungen. Der Gegenstand der Umwelterklärung wird durch den nachfolgenden Fragenkatalog ermittelt und einer ersten Bewertung unterzogen.

In einem zweiten Schritt (vgl. unter 4.) wird für jedes Schutzgut nach dem UVPG überschlägig geprüft, ob der Ersatzneubau der Straßenbrücke Basedow-Lanze erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Bei dieser Prüfung wird auch berücksichtigt, inwieweit Umweltauswirkungen durch vorgesehene Vermeidungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

In einem dritten Schritt (vgl. unter 5.) erfolgt dann eine zusammenfassende Gesamtbewertung.

Tab. 1: Fragenkatalog Umwelterklärung

1. Flächen-/ Bodenverbrauch	Bewertung
1a Werden außerhalb des Oberbaus mehr als 10 ha neu versiegelt?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
1b Werden außerhalb des Oberbaus mehr als 50 m ² dauerhaft neu versiegelt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Für das Vorhaben werden ca. <u>438-381</u> m ² neu versiegelt (davon <u>236-238</u> m ² Vollversiegelung und <u>202-143</u> m ² Teilversiegelung). Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung durch einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abzuarbeiten.
1c Wird im Zuge der Bauarbeiten eine unbefestigte Fläche von mehr als 100 m ² bauzeitlich als Zufahrt, Baueinrichtungsfläche, Lager etc. in Anspruch genommen?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung abzuarbeiten.
1d Finden außerhalb des Oberbaus Bodenbewegungen im Umfang von mehr als 200.000 m ³ statt?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
1e Finden außerhalb des Oberbaus Bodenbewegungen auf mehr als 1.000 m ² oder in einer Menge von mehr als 30 m ³ statt?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung abzuarbeiten.

2. Nichtstoffliche Immissionen	Bewertung
<p>2a Können durch das Vorhaben die Grenzwerte der 26. BImSchV überschritten werden und ist der fragliche Bereich allgemein zugänglich bzw. Privatgelände außerhalb des Betriebsgeländes?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>26. BImSchV: "Verordnung über elektromagnetische Felder in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266)"</p> <p>Veränderungen werden nicht erwartet, da keine Hoch- bzw. Niederfrequenzanlagen errichtet werden.</p>
<p>2b Können mit dem Vorhaben baubedingt Sprengungen, erhebliche Erschütterungen oder Lärmimmissionen verbunden sein?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Die Beurteilung der Geräusche auf Menschen, die vom Baulärm ausgehen, erfolgt nach der AVV Baulärm und TA Lärm.</p> <p>Erhebliche Belastungen entstehen durch das Einpressen von Spundwänden. Dazu kommen die Belastungen durch die Abbrucharbeiten, die pro Brückenseite ca. drei Wochen in Anspruch nehmen.</p> <p>Es wurde eine Schalltechnische Untersuchung zu den Baumaßnahmen durch LAIRM Consult (2010) erstellt. Gegenüber den darin getroffenen Annahmen hat sich der geplante Ersatzneubau der Brücke um ca. 15 m nach Süden verschoben, so dass sich kleine Abweichungen bei den Lärmwirkungen der Neubaumaßnahme ergeben können. Das Einbringen der Spundwände erfolgt mittels Einpressen, Rammarbeiten sind nicht vorgesehen.</p> <p>Festlegung Wirkraum Basedow (Brückenbau):</p> <p><u>Einpressen der Spundwände:</u></p> <p>Bauarbeiten auf der westlichen Brückenseite:</p> <p>Im Bereich des Wochenendhausgebiets nördlich der Baustelle wird der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 50 dB(A) tags (WR) in einem Abstand von bis zu etwa 170 m von der Baustelle (gemessen von der Mitte der westlichen Rampe) um mehr als 5 dB(A) überschritten. Östlich der Baustelle wird im Bereich des Campingplatzes der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags (WA) ebenfalls teilweise überschritten.</p> <p>Bauarbeiten auf der östlichen Brückenseite:</p> <p>Nördlich der Baustelle (Campingplatz) wird der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags (WA) in überall um mehr als 5 dB(A) überschritten. Südlich der Baustelle erstreckt sich dieser Bereich bis zu einem Abstand von bis zu 110 m, gemessen von der Mitte der östlichen Rampe. Westlich des Elbelübeck-Kanals wird der orientierende</p>

	<p>Immissionsrichtwert von 50 dB(A) tags (WR) im näheren Umfeld zur Brücke um mehr als 5 dB(A) überschritten.</p> <p>Im Bereich der Ortslage Basedow wird der geltende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 60 dB(A) tags eingehalten.</p> <p><u>Abbrucharbeiten:</u></p> <p>Der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 50 dB(A) tags für reine Wohngebiete (WR) wird im Bereich des nordwestlichen Wochenendhausgebiets in einem Abstand von bis zu etwa 260 m (gemessen von der Mitte der Brücke) um mehr als 5 dB(A) überschritten.</p> <p>Im Bereich des Campingplatzes nordöstlich und südöstlich der Baustelle wird der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags für allgemeine Wohngebiete (WA) in einem Abstand von bis zu 150 m (gemessen von der Mitte der Brücke) um mehr als 5 dB(A) überschritten.</p> <p>Im der Ortslage Basedow nordwestlich der Brücke wird der geltende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 60 dB(A) tags eingehalten.</p> <p><u>Bauarbeiten ohne Abbruch oder Spundwandeinbringung:</u></p> <p>Bauarbeiten auf der westlichen Brückenseite:</p> <p>Es wird im Bereich des Wochenendhausgebiets nördlich der Baustelle der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 50 dB(A) tags in einem Abstand von bis zu etwa 220 m von der Baustelle um mehr als 5 dB(A) überschritten. Östlich des Elbe-Lübeck-Kanals kommt es im Bereich des Campingplatzes nahe der Brücke zu Überschreitungen des orientierenden Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) tags (WA) um mehr als 5 dB(A).</p> <p>Bauarbeiten auf der östlichen Brückenseite:</p> <p>Es wird nördlich der Baustelle (Campingplatz) der orientierende Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) tags nahezu überall um mehr als 5 dB(A) überschritten. Südlich der Baustelle erstreckt sich dieser Bereich bis zu einem Abstand von bis zu 140 m, gemessen von der Mitte der östlichen Rampe. Westlich des Elbe-Lübeck-Kanals wird der orientierende Immissionsrichtwert für der AVV Baulärm 55 dB(A) tags (WA) im Bereich des Wochenendhausgebiets in einem Abstand von bis zu 170 m (gemessen von der Mitte der östlichen Rampe) um mehr 5 dB(A) überschritten.</p> <p>Die Gesamtbauzeit wird voraussichtlich 18 Monate dauern.</p>
--	--

	<p>Auch wenn die hilfsweise zur orientierenden Betrachtung herangezogenen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, sind unter Berücksichtigung des Einzelfalls (Berücksichtigung der örtlichen Situation, des öffentlichen Interesses an der zügigen Umsetzung des Bauvorhabens und des temporären Charakters der Lärmemissionen) keine über den Stand der Lärminderungstechnik hinausgehenden Maßnahmen aus Sicht des Lärmschutzes erforderlich.</p> <p>Aufgrund der Lage an Ort / Wochenendhaussiedlung, Campingplatz) werden die Spundwände gepresst und nicht gerammt. Grundsätzlich wird nur am Tag gearbeitet. Arbeiten nachts können nur absolute Ausnahme, z.B. bei "Gefahr in Verzug" sein.</p> <p>Festlegung Wirkraum Buchhorst (Montagefläche):</p> <p>Gemäß Schalltechnischer Untersuchung zum Ersatzneubau der Straßenbrücke Lanze-Buchhorst, in der die Montagefläche enthalten ist, werden die Vorgaben der AVV-Baulärm dort eingehalten.</p>
<p>2c Können durch das Vorhaben <u>betriebsbedingt</u> erhebliche Lärm- / Erschütterungs- immissionen entstehen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Es wurde eine Schalltechnische Untersuchung durch LAIRM Consult (2010) erstellt. Es ergibt sich danach eine Erhöhung des Lärmpegels um weniger als 1 dB(A). Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus den straßenbaulichen Maßnahmen durch die Anhebung der Straßengradiente im Rahmen des Ersatz-Neubaus der ELK-Brücke bei Basedow „dem Grunde nach“ ergibt sich nicht. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen resultierend aus den straßenbaulichen Maßnahmen sind nicht erforderlich.</p>

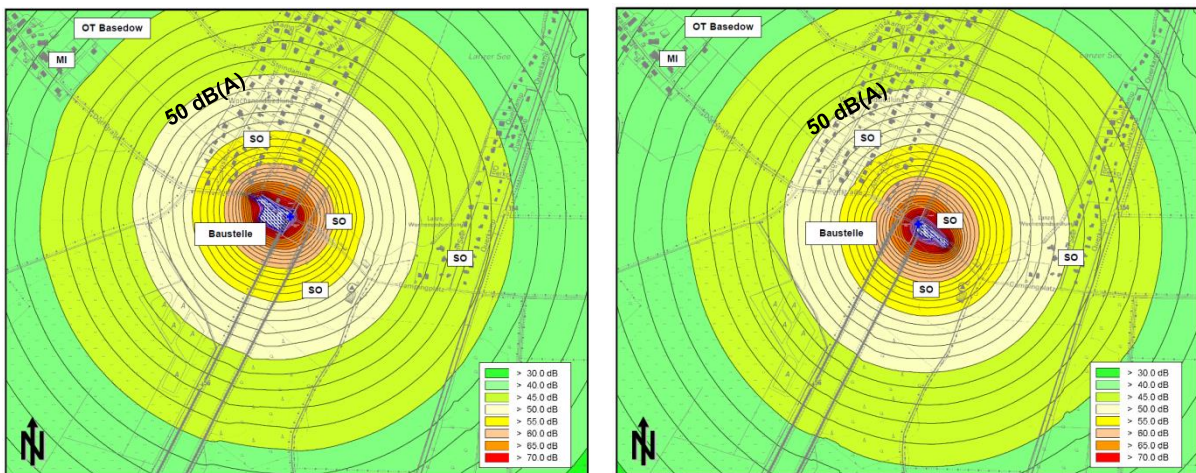


Abb. 2: Beurteilungspegel für das Einpressen der Spundwände (LAIRM CONSULT, 2010)
 links: Bauarbeiten auf der Westseite, rechts: Bauarbeiten auf der Ostseite

Abb. 3: Beurteilungspegel für Abbrucharbeiten (LAIRM CONSULT, 2010)

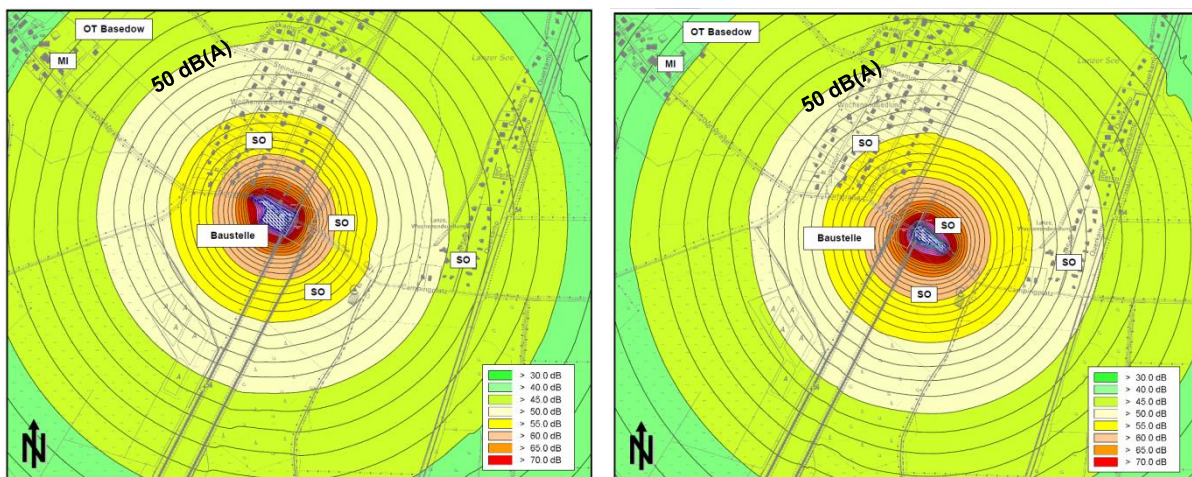
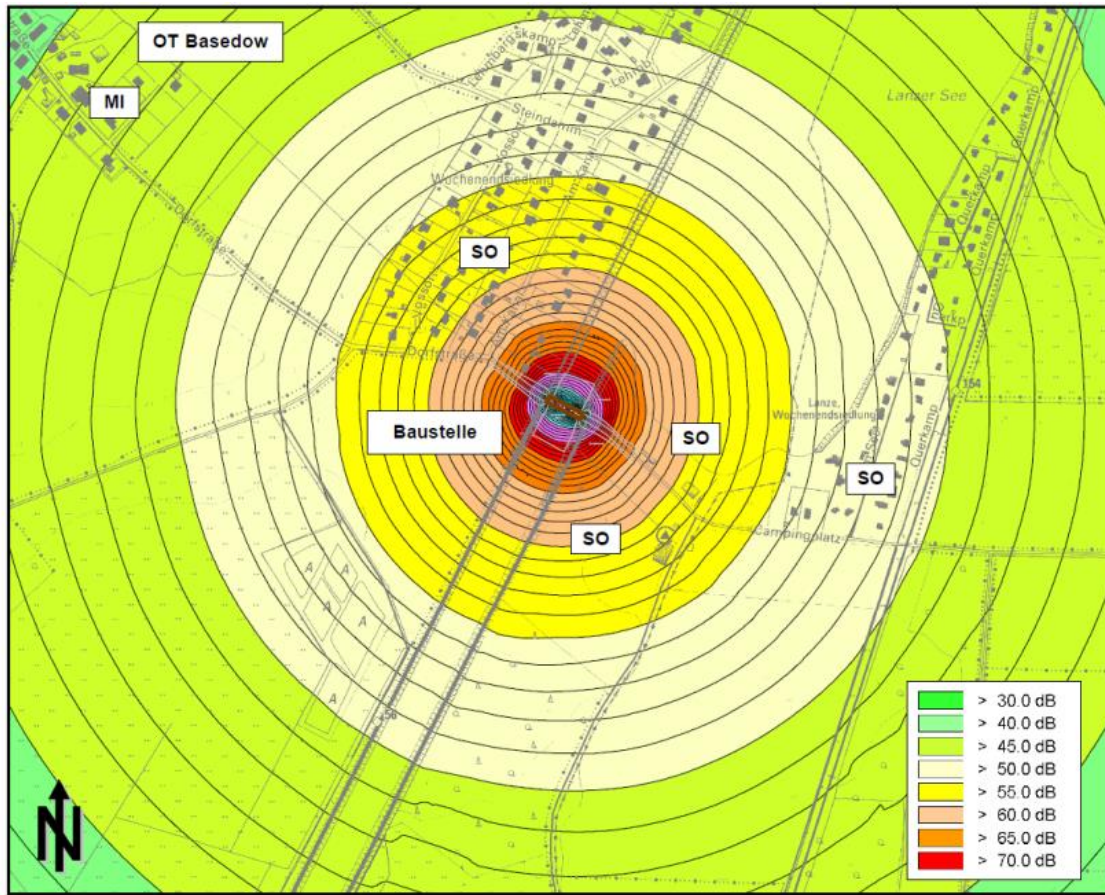


Abb. 4: Beurteilungspegel für Sonstige Bauarbeiten (ohne Einpressen oder Abbruch) (LAIRM CONSULT, 2010)

links: Bauarbeiten auf der Westseite, rechts: Bauarbeiten auf der Ostseite

3. Stoffliche Emissionen / Unfallrisiken	Bewertung
<p>3a Können beim Vorhaben bau- oder betriebsbedingt gefährliche Abfälle anfallen?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Der Anstrich der Brücke enthält Blei. Die Materialprobe aus der Korrosionsschutzschicht der Brücke weist erhebliche Schadstoffbelastungen auf (insb. Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), aromatische Kohlenwasserstoffe (BETX) und Blei). Die Unterkonstruktion der Straßenbrücke ist asbesthaltig (Asbestzementplatten, festgebundene Asbestprodukte). Bei dem Rückbau sind die entsprechenden Vorgaben einzuhalten.</p> <p>Es sind die entsprechenden Anforderungen bzgl. der Arbeitssicherheit, Entsorgung und der Fachnachweise einzuhalten. Erhebliche Beeinträchtigungen können so ausgeschlossen werden.</p> <p>Die abfallrechtliche Kurzdarstellung wird als Anlage beigefügt.</p>
<p>3b Können durch bau- oder betriebsbedingte Emissionen die Prüf-, Maßnahmen- oder Vorsorgewerte nach Anhang 2 zur Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung überschritten werden?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>
<p>3c Können durch das Vorhaben schädliche Bodenveränderung, Verdachtsflächen, Altlasten, altlastenverdächtige Flächen oder Deponien mobilisiert oder verändert werden?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>
<p>3d Kann sich durch das Vorhaben die Unfallgefahr erhöhen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>
<p>3e Kann das Vorhaben zu einer erheblichen Erhöhung von Luftverunreinigung führen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>
4. Überschreitung sonstiger anlagenbezogener Größenwerte	Bewertung
<p>4a Werden durch das Vorhaben Größen- oder Leistungswerte nach Anlage 1 zum UVPG überschritten?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

5. Beeinträchtigung von Schutzgebieten/ -objekten	Bewertung
5a Liegt im Wirkraum des Vorhabens ein FFH-Gebiet oder Vogelschutzgebiet?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Das FFH-Gebiet „Stecknitz-Delvenau“ (2529-302) ist ca. 1,5 km vom Eingriffsort entfernt und liegt damit außerhalb des Wirkraums (s. Abb. 5 Abb. 6).
5b Findet das Vorhaben in einem – Nationalpark, – Naturschutzgebiet, – Biosphärenreservat, – Wasserschutzgebiet (Zone 1) oder – Nationalen Naturmonument statt und kann es der Schutzverordnung zuwiderlaufen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein Die Naturschutzgebiete „Ehemalige Baggergrube östlich Basedow“ und „Stecknitz-Delvenau-Niederung“ liegen außerhalb des Wirkraums östlich von Campingplatz und Bahntrasse.
5c Findet das Vorhaben in – Landschaftsschutzgebieten und Biosphärenreservaten (ohne Kernzonen), – Naturparken (soweit durch Rechtsverordnung geschützt) statt und kann es der Schutzverordnung zuwiderlaufen bzw. können durch das Vorhaben – Naturdenkmale, – geschützte Landschaftsbestandteile, – Biotop nach § 30 BNatSchG unmittelbar beeinträchtigt werden?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Landschaftsschutzgebiet: nein Naturpark: nein Naturdenkmal: nein Geschützte Landschaftsbestandteile: nein Biotop nach § 30 BNatSchG: Ja An nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 21 LNatSchG geschützten Biotopen sind durch das Vorhaben Feldhecken an der Grenze zur Ackerfläche westlich des Kanals betroffen. Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung abzuarbeiten und eine Ausnahmege-nehmigung zu beantragen.
5d Findet das Vorhaben in – Bodenschutzgebieten, – Wasserschutzgebieten (außer Zone 1) – Heilquellenschutzgebieten, – Schutzgebieten nach dem Bundeswaldgesetz statt und kann es der Schutzverordnung zuwiderlaufen?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

<p>5e Können durch das Vorhaben denkmalrechtlich geschützte Objekte oder Bereiche in Anspruch genommen oder unmittelbar beeinträchtigt werden?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Der ELK mit sämtlichen Bauwerken wird als besonderes Kulturdenkmal bewertet, eine Eintragung wurde jedoch nicht vollzogen.</p>
--	--

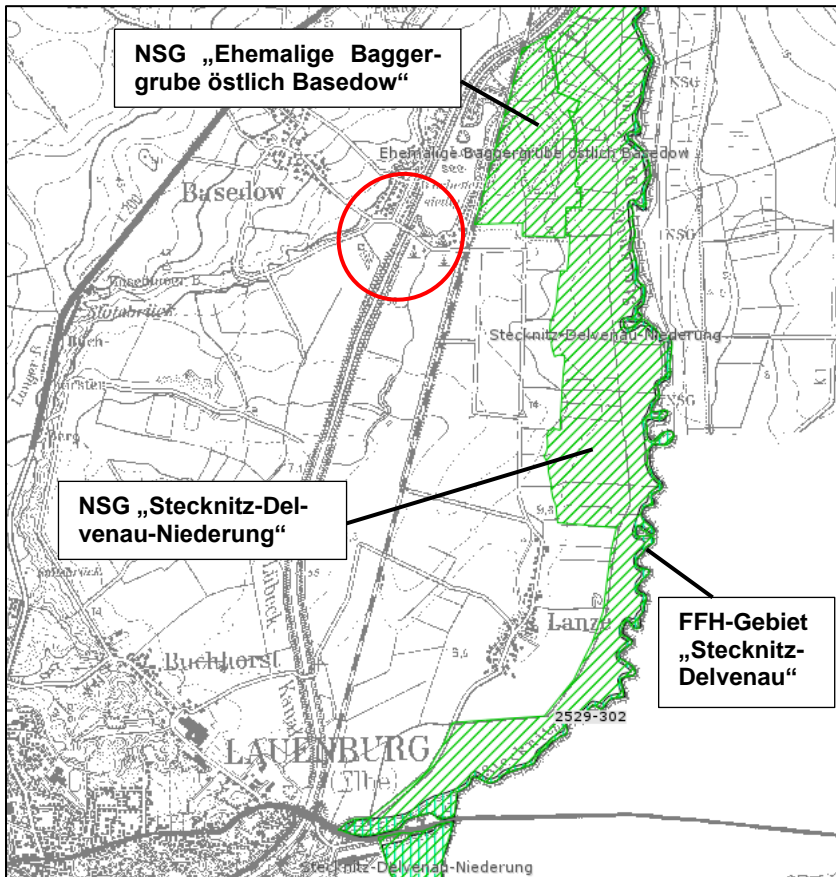


Abb. 5: Schutzgebiete in der Umgebung des Vorhabensortes (rot Wirkraum um Vorhabensraum, grün schraffiert NSG „Ehemalige Baggergrube östlich Basedow“ und „Stecknitz-Delvenau-Niederung“, grüne Linie FFH-Gebiet Stecknitz-Delvenau (Gewässer und 10 m breiter Randstreifen am westlichen Ufer)

<p>6. Sonstige Beeinträchtigungen von Schutzgütern nach § 1 UVPG (soweit nicht unter 1-5 erfasst)</p>	<p>Bewertung</p>
<p>6a Soll einheimische und standortgerechte Vegetation auf mehr als 1 ha beseitigt werden?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Eingriffsfläche: ca. 9.500 m² ca. 12.000 m² (davon ca. 1.400 m² vegetationsfreie Wege und Straßen)</p>
<p>6b Soll bauzeitlich oder dauerhaft einheimische und standortgerechte Vegetation auf mehr als 50 m² beseitigt oder zurück geschnitten werden?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung abzuarbeiten.</p>

<p>6c Können Verbote des § 44 BNatSchG in Hinblick auf Europäische Vogelarten oder Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG verletzt werden?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>s. Kapitel 4.2</p> <p>Ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wurde bereits erstellt. Durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können Verbotstatbestände vermieden werden.</p>
<p>6d Kann das Vorhaben Barrierewirkung für wandernde oder im Vorhabensbereich lebende Tiere erhöhen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Die Straßenbrücke wird versetzt, es entsteht dadurch jedoch keine zusätzliche Barrierewirkung.</p> <p><u>Der Ersatzneubau erfolgt in bestehender Trasse, eine Barrierewirkung wird dadurch nicht hervorgerufen.</u></p>
<p>6e Kann das Vorhaben über einen Radius von 500 m hinaus sichtbar sein bzw. können Landschaftselemente zerstört werden, die über 500 m hinaus landschaftsbildprägend wirken</p> <p>und kann das Landschaftsbild im Außenbereich dadurch über den Radius von 500 m hinaus erheblich beeinträchtigt werden?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Eine Sichtbarkeit über 500 m hinaus ist möglich, da die Einsehbarkeit entlang der Elbe-Lübeck-Kanals weiträumig ist.</p> <p>Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können durch die Entfernung der Bäume an der alten Brücke entstehen, es verbleiben jedoch Baumbestände entlang des Kanals und der Straße. Dies ist in der Eingriffsregelung abzuarbeiten. Eine Erheblichkeit der Beeinträchtigung noch über 500 m hinaus ist jedoch nicht anzunehmen.</p>
<p>6f Kann das Vorhaben über das Betriebsgelände hinaus sichtbar sein bzw. können über das Gelände hinauswirkende landschaftsprägende Elemente beseitigt werden</p> <p>und kann das Landschaftsbild dadurch im Außenbereich erhebliche beeinträchtigt werden?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Es besteht eine gute Einsehbarkeit von beiden Seiten des Kanals. Gleichzeitig befinden sich alte, landschaftsbildprägende Eichen am alten Brückenbauwerk (Abb. 6). Diese werden durch den Ersatzneubau z. T. beseitigt.</p> <p>Eine UVP-Pflicht ergibt sich hieraus nicht, jedoch ist die Eingriffsregelung abzuarbeiten.</p>
<p>6g Ist das Vorhaben</p> <ul style="list-style-type: none"> – mit Gewässerbenutzungen nach § 9 WHG verbunden, – nach den Darstellungen einer Gefahren- oder Risikokarte (§ 74 WHG) einem Überflutungsrisiko ausgesetzt, <p>oder läuft das Vorhaben den Vorgaben eines</p> <ul style="list-style-type: none"> – Risikomanagementplans (§ 75 WHG) bzw. eines – Bewirtschaftungsplans (§ 83 WHG) zuwider? 	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

<p>6h Werden innerhalb eines Überschwemmungsgebietes</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flächen versiegelt, Abflusshindernisse vergrößert – der Retentionsraum vermindert – bzw. werden Gewässer verrohrt / ausgebaut? 	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>
<p>6i Werden klimatische Ausgleichsräume / Luftaustauschbahnen in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>



Abb. 6: Landschaftsbildprägende Einzelbäume im Bereich der Brücke

7. Sonstige Gründe für die Durchführung einer UVP	Bewertung
<p>7a Liegen sonstige Erkenntnisse vor, die für die Erstellung einer UVP sprechen?</p>	<p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>Straßensperrung für Kfz-Verkehr. Durch eine Umleitung des Kfz-Verkehrs ergibt sich im vorliegenden Fall keine UVP-Pflicht.</p>

7b Können eine oder mehrere der oben aufgeführten Fragen nur unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen oder sonstiger Vorkehrungen mit „Nein“ beantwortet werden?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Es sind Maßnahmen erforderlich. Die Betroffenheiten lassen sich teilweise vermeiden, vermindern oder über einen LBP abarbeiten. Es erfordert nicht die Durchführung einer UVP.
---	--

4. Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen

Nachfolgend wird für jedes Schutzgut geprüft, ob erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPGs zu erwarten sind.

4.1. Mensch

In unmittelbarer Nähe zur Brücke befinden sich auf dem westlichen Ufer eine Ferienhaussiedlung und auf dem östlichen ein Campingplatz mit Dauercampern und ein Gasthof.

Während der Bauphase ist mit erheblichen Belastungen durch Baulärm (Abbrucharbeiten und Einpressen von Spundwänden) zu rechnen. Zur Minimierung wurde die Montagefläche nach Buchhorst (ohne betroffene Wohnnutzung) gelegt. Da die Nutzung der Wochenendhäuser im Wirkungsbereich Lärm v. a. an Wochenenden und am Abend erfolgt und die Bauarbeiten in diesem Zeitraum ruhen, wird keine erheblich nachteilige Wirkung erwartet.

Für die lärmintensiven Abbrucharbeiten in Basedow und die mäßig lärmintensiven Arbeiten zum Einpressen von Spundwänden wurde als Zeitraum überwiegend 1. Oktober bis Ende Februar abgestimmt, da in dieser Zeit kaum eine Nutzung des Campingplatzes erfolgt und das Gasthaus weitgehend durch Innennutzung in den Abendstunden und am Wochenende geprägt ist, wenn die Bauarbeiten ruhen. Eine erhebliche Betroffenheit für Campingplatz, Gasthaus und Wochenendhäuser (kein B-Plan für diesen Teilbereich) wird gemäß dieser Abstimmung durch Lärm nicht erwartet.

Bezüglich des Straßenlärms ergibt sich aufgrund einer Schalltechnischen Berechnung eine Erhöhung des Lärmpegels um weniger als 1 dB(A). Schallschutzmaßnahmen resultierend aus den straßenbaulichen Maßnahmen werden nicht erforderlich. Eine erheblich nachteilige Wirkung ist nicht zu erwarten.

Am Ostufer verläuft als Abschirmung zum Kanal ein Streifen mit Zweckbindung Maßnahmen des Naturschutzes (Private Parkanlage, s. [Abb. 7](#)/[Abb.-8](#)). Diese Nutzung wird durch den Baulärm temporär erheblich beeinträchtigt, erheblich nachteilige Wirkungen während der Betriebsphase sind nicht zu erwarten.

hat form

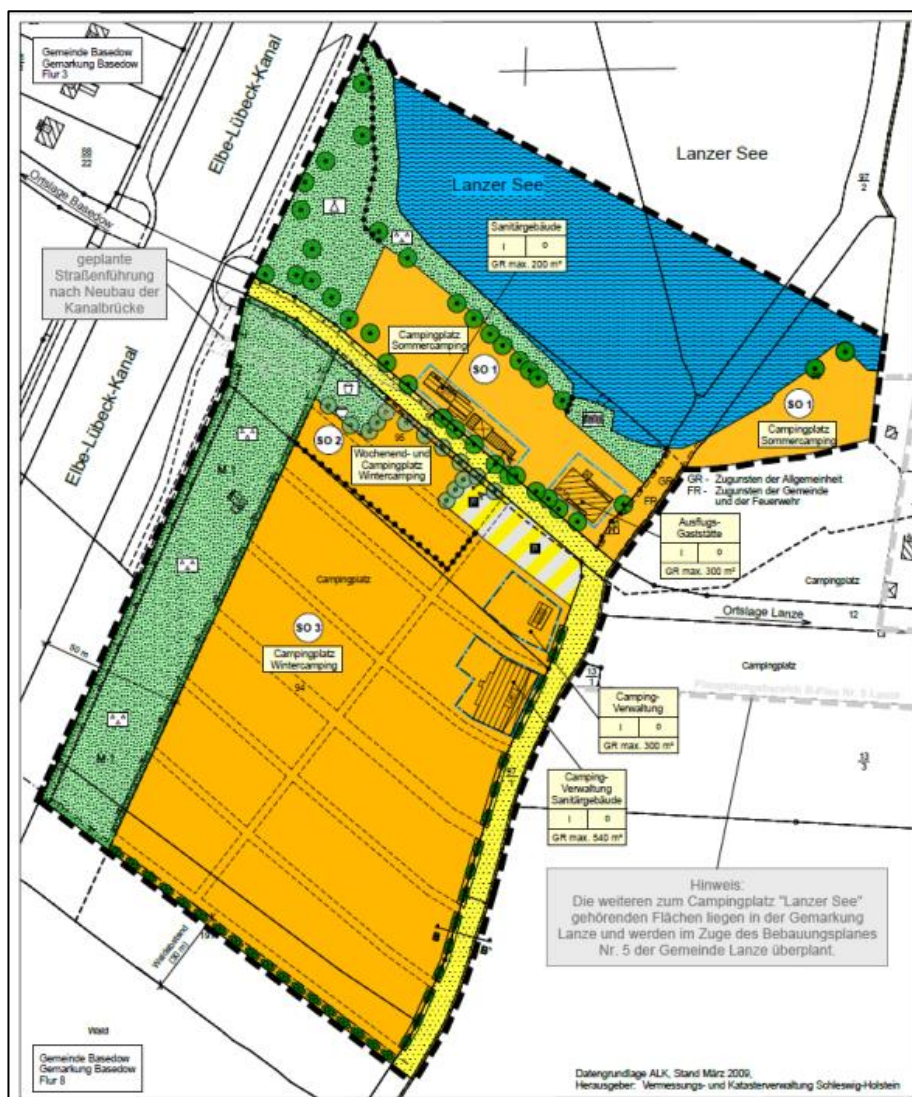


Abb. 7: B-Plan-Auszug (Stand 2013)

mit Sondergebiet Campingplatz sowie entlang des Kanals als private Grünfläche (südlich) bzw. Zeltplatz (nördlich)

Ein Radweg auf dem westlichen Ufer dient der Naherholung und gehört zu einem überregionalen Radwegenetz, der Campingplatz und der Gasthof sind ebenfalls überregional als Ausflugsziel bekannt. ~~Die vorhandene Brücke wird erst nach Freigabe der neuen Brücke für den Verkehr gesperrt und rückgebaut, so dass die Verbindung über den Kanal auch während der Bauarbeiten für Fahrradfahrer aufrechterhalten wird. Für Kfz-Verkehr ist eine Umleitung vorgesehen.~~

Die Brücke muss bei dieser Variante für die Dauer der Bauzeit von etwa 18 Monaten gesperrt werden. Der Fahrzeugverkehr ist während der Bauzeit umzuleiten. Nach Angaben der Eigentümer der Gaststätte und des Campingplatzes sowie auch der Campingplatznutzer ist eine Sperrung der Brücke über die gesamte Bauzeit unproblematisch, sofern die Bauzeit so gelegt wird, dass nur eine Sommersaison von der Baumaßnahme betroffen ist. Die Erreichbarkeit ist über Lauenburg bzw. über die Brücke Horsterdamm im Zuge der Bundesstraße 5 gegeben. Alternativ kann auch die unmittelbar vor der Fertigstellung stehende Straßenbrücke zwischen Lanze und Buchhorst genutzt werden, die sich insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr anbietet.

Nach erneuter Rücksprache mit dem Träger des Rettungsdienstes (Kreis Herzogtum Lauenburg, Fachdienst Ordnung) wurde die Möglichkeit aufgezeigt, durch die Erweiterung der Dienststunden für den Rettungswagen in Lauenburg auch für die Bereiche östlich des ELK die rettungsdienstlichen Hilfsfristen gewährleisten zu können.

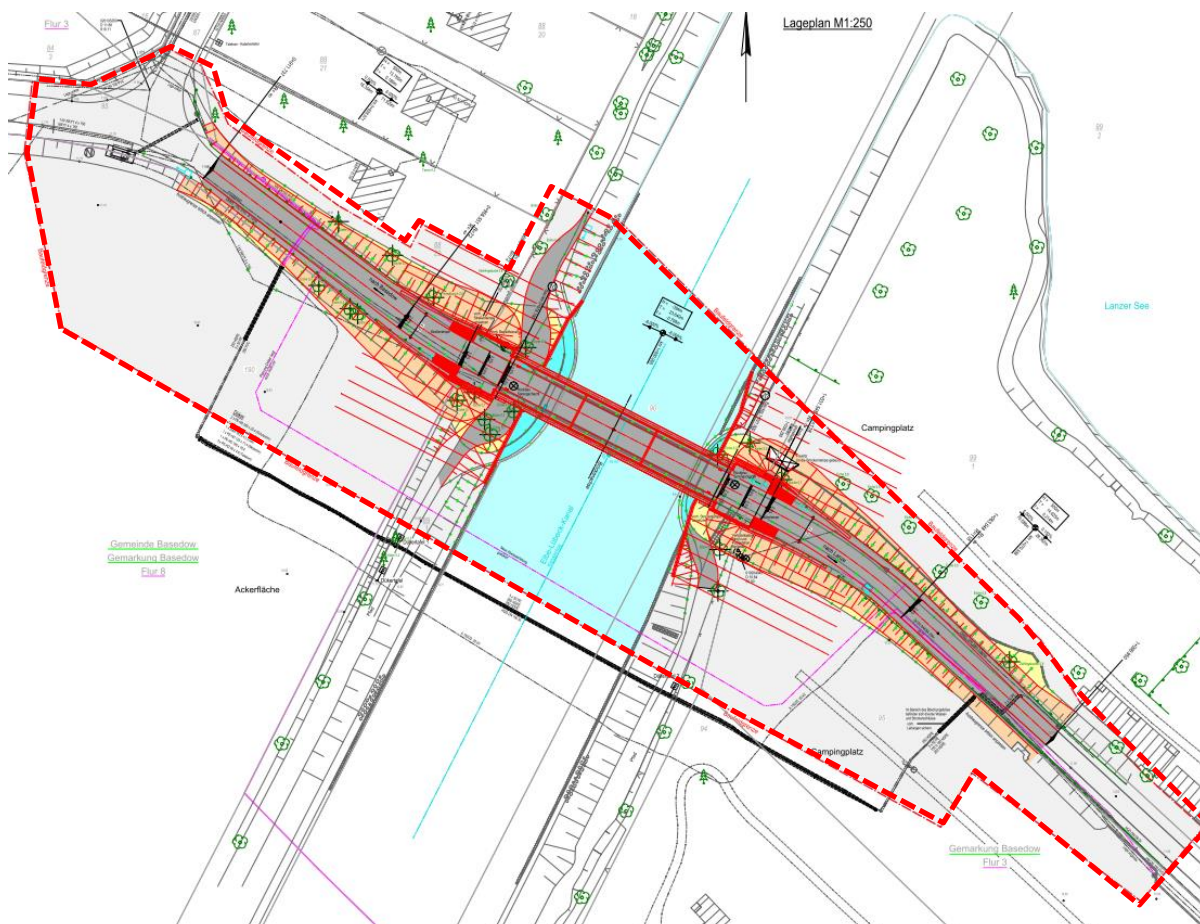


Abb. 8: Baufeld (Quelle: WSV 2018/2021)

gelb = alter Verlauf, orange/grau = neuer Verlauf, rot gestrichelt = Baustelleneinrichtungsflächen

Durch den Ersatzneubau der Brücke entsteht ein höheres und um ca. 15 m nach Süden versetztes Bauwerk (s. a. Landschaftsbild). Es ist der Erwerb von Randbereichen des Campingplatzes erforderlich. Durch das Versetzen der Brücke wird im Süden Flächen überplant, im Norden wird entsprechend Fläche verfügbar.

Erhebliche Auswirkungen sind nach aktuellem Kenntnisstand während der Bauphase möglich. Regelungen zur Minderung der Erheblichkeit wurden erarbeitet und vor Ort abgestimmt. Die Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen können erreichen, dass die Schwelle zur Erheblichkeit der Auswirkungen unterschritten wird.

Zusammengefasst sind dazu erforderlich:

- Durchführung der Arbeiten mit hoher Lärmintensität zwischen Oktober und Ende Februar,
- Bauzeitenplan zur Information für Gemeinde und Campingplatz/Gasthof zur Verfügung stellen

4.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

4.2.1. Tiere

Zur Bewertung der Tierarten wird der potenzielle Bestand anhand der vorhandenen Biotoptypen und der Verbreitung der Arten abgeleitet. Wertgebende Arten sind dabei geschützte Europäische Vogelarten oder Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG.

Der **Elbe-Lübeck-Kanal** ist potenzielles Jagdgebiet und Flugstraße für Fledermäuse. Quartiere können im Umfeld vorhanden sein (Bäume, Gebäude). Die Böschung des ELK ist mit Gras- und Ruderalflur bewachsen. Hier können sich die geschützte Kreuzotter und Heuschrecken (keine geschützten Arten) aufhalten. Im Bereich des Röhrichtgürtels kann die Libellenart Keiljungfer (*Gomphus vulgatissimus*) vorkommen, aufgrund der Uferbefestigung ist die Eignung jedoch eingeschränkt.

In den **Gehölzgruppen** und den **alten Bäumen** kann man in Höhlen brütende Vogelarten vorfinden, z. B. Buntspecht. Außerdem könnten die alten Bäume Wochenstuben der Fledermäuse enthalten. Alle Arten der Fledermäuse und Vögel sind geschützt.

Im Bereich des **Lanker Sees** und der Röhrichte findet man neben Röhrichtbrütern wie z. B. der Rohrammer auch Wasservögel, z. B. Stockenten. Außerdem sind hier Libellen und Großmuscheln, die alle geschützt sind, zu erwarten. Neben Amphibien (z.B. Teichfrosch und Erdkröte) könnten auch die Ringelnatter als geschützte Art vorhanden sein.

In den **Siedlungsflächen** mit Gehölzstrukturen können anspruchslose Gehölzbrüter (Stieglitz, Buchfink, Grauschnäpper, Blaumeise, Kohlmeise, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Fitis, Heckenbraunelle, Amsel) Nistplätze finden.

Für Auswirkungen ist eine Minimierung möglich. So ist der Rückschnitt der Gehölze während der Vegetationsruhe (Winter) und außerhalb der Brutzeit der Brutvögel (gem. BNatSchG, ist der Rückschnitt vom 01. März bis 30. September verboten) abzuschließen. Um die Zerstörung möglicher Wochenstuben zu vermeiden ist das Fällen möglicher Quartierbäume erst ab Dezember zulässig.

Es wird dadurch erreicht, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG nicht eintreten, entsprechende Regelungen erfolgen im LBP.

4.2.2. Pflanzen

Der Eingriffsraum ist zum einen geprägt durch Siedlungsbiotope (Ferienhaussiedlung und Campingplatz), zum anderen durch landwirtschaftliche Nutzfläche (Acker). Am Ufer des Kanals verläuft ein Rad-/Wanderweg mit seitlicher Ruderalflur. An der Straße und seitlich des Kanals finden sich Feldhecken und Einzelbäume. Bedeutsam sind Einzelbäume (Ø 40-90 cm) auf dem Ostufer an der Straßenböschung und im Bereich des Campingplatzes und an der Brückenrampe westlich des Kanals. Im Uferbereich des ELKs befinden sich über den Wasserbausteinen stellenweise feuchte Hochstauden und Röhricht. Mit geschützten Arten ist nicht zu rechnen. Verbleibende Bäume sind durch Baumschutz zu schützen. Zu wertvolleren Pflanzenbestände außerhalb des Baufeldes ist eine Abgrenzung herzustellen. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten, entsprechende Regelungen (Ersatzbaumpflanzungen, sonstige Ausgleichsmaßnahmen) erfolgen im LBP.

4.2.3. Biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben werden v.a. durch den Menschen überprägte, intensiv genutzte Bereiche, Hecken und Einzelbäume mit verbreiteten Arten überprägt. Die Funktionen können

ausgeglichen werden, was im LBP geregelt wird. Erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt sind nicht zu erwarten.

4.3. Boden

Insgesamt erfolgen Bodenbewegungen von über 30 m³ jedoch weniger als 200.000 m³. Für das Vorhaben werden ca. ~~438~~381 m² neu versiegelt. Der ausgebaute Boden wird ordnungsgemäß verwertet oder entsorgt.

Bei dem vorhandenen Boden handelt es sich um einen überwiegend gestörten Standort (durch den Bau der Straße, Brücke und ELK, Ackernutzung im Westen). Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche (Acker) herrscht ebenfalls gestörter Boden vor. Aufgrund der allgemeinen Bedeutung des Bodenstandortes und der begrenzten Eingriffe sind keine erheblichen Auswirkungen in das Schutzgut Boden gemäß UVPG zu erwarten. Die geplanten Eingriffe können im Rahmen der Eingriffsregelung (LBP) ausgeglichen werden.

4.4. Wasser

Der Elbe-Lübeck-Kanal ist der größte Vorfluter im Untersuchungsraum. Veränderungen sind lediglich im Bereich der (alten und neuen) Widerlager der Brücke geplant, die weiteren Uferbereiche werden nicht verändert. Dies wird als nicht erheblich bewertet. Für den Ponton wird temporär in die Sohle eingegriffen, die Lage der Sohle wird anschließend wiederhergestellt und kann wieder besiedelt werden. Erheblich nachteilige Wirkungen sind daher nicht zu erwarten.

Als Stillgewässer ist der Lanker See im Untersuchungsraum vorhanden. Hier sind keine Veränderungen vorgesehen.

Der Elbe-Lübeck-Kanal stellt als Bundeswasserstraße für die Binnenschifffahrt eine wichtige Verbindung von der Elbe bzw. Nordsee zur Trave bzw. Ostsee dar. Es erfolgt ebenso eine Nutzung durch Freizeitschifffahrt. Eine Sperrung des Kanals ist baubedingt für 2 Tage für das Ausheben der alten und Einheben der neuen Brücke vorgesehen. Dies wird als nicht erheblich eingestuft.

4.5. Luft

Es sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten.

4.6. Klima

Es sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten.

4.7. Landschaft

Die Eingriffsfläche ist vom Radwanderweg, von Campingplatz, Ferienhaussiedlung und vom Kanal selbst aus gut einsehbar. Die neue Brücke erinnert in ihrer Form und Ausbildung an die alte, jedoch ist der Ersatzneubau höher und länger ~~und leicht nach Süden versetzt~~. Eine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes ist hierdurch nicht zu erwarten. Allerdings wird durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Einzelbäumen das Landschaftsbild zunächst erheblich verändert. Regelungen (Ersatzbaumpflanzungen) erfolgen hierzu im LBP.

4.8. Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der Elbe-Lübeck-Kanal mit sämtlichen Bauwerken wird als besonderes Kulturdenkmal bewertet, eine Eintragung wurde jedoch noch nicht vollzogen. Der Verlust des historischen Brückenbauwerkes wird als negativ bewertet, ist aber durch den fehlenden Schutzstatus nicht erheblich nachteilig einzustufen. In der Ausführungsplanung des Ersatzneubaus sollte zur Farbgestaltung eine Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde erfolgen.

4.9. Wechselwirkungen

Die vom Projekt ausgehenden Wirkungen auf die vorhandenen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch (Wohnen und Arbeiten), Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und Sachgüter werden beschrieben.

Im Bereich des ELKs bestehen Nutzungskonflikte zwischen Erholungssuchenden, der Berufsschifffahrt sowie der Nutzung von Boden und Wasserkörper durch Tiere und Pflanzen (Lebensraumfunktion). Die bestehenden Wechselwirkungen und Abhängigkeiten werden durch die geplante Maßnahme jedoch nicht wesentlich verändert. Der ELK unterliegt bereits Vorbelastungen und Nutzungsansprüchen, die Auswirkungen des geplanten Vorhabens sind in diesem Rahmen als marginal zu bezeichnen.

An Land ist von vielfältigeren Wechselwirkungen auszugehen. Hierbei sind insbesondere die anthropogenen Nutzungen im Untersuchungsraum zu nennen. Die Flächen westlich und östlich des Kanals dienen sowohl als Biotopflächen für Tiere und Pflanzen wie auch als Naherholungsraum für die Menschen. Wechselwirkungen dieser Ansprüche mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Boden und Wasser sind nur untergeordnet gegeben. Aufgrund der Vorbelastungen dieses Raumes durch die Nutzung unterliegen diese Wechselwirkungen bereits vielfältigen Belastungen. Eine Verschärfung der Belastungen oder eine Veränderung der Wechselwirkungen ist jedoch durch die geplanten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vorbelastungen und des Bestandes nicht zu erwarten. Insbesondere die Veränderungen des Landschaftsbildes mit Wechselwirkungen zur Naherholung am ELK bleiben weitgehend unberührt, da hier keine langfristigen Verschlechterungen erfolgen.

Aufgrund der hohen Landschaftsbildqualität mit naturnahem Stillgewässer und Kanal mit Nutzung als Schifffahrtsweg besitzt die Landschaft eine hohe Bedeutung für Erholung. Sie ist auch Grundlage der gastronomischen Nutzung, welche wiederum den Erholungswert erhöht. Die daher intensive Erholungsnutzung gilt als Vorbelastung für Schutzgut Tiere und Pflanzen. In der Bauphase kommt es zur Störung der Erholungsnutzung durch Baubetrieb und Lärm. Dies wirkt sich jedoch nicht positiv auf Tiere und Pflanzen aus, da diese in der Bauphase durch Lärm etc. ebenfalls betroffen sind.

In der Gesamtschau werden die bestehenden Wechselwirkungen kaum verändert, da das Brückenbauwerk im Wesentlichen nur ersetzt wird. Durch die Bauphase werden keine erheblichen zusätzlichen Auswirkungen verursacht.

5. Gesamteinschätzung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens / Endbewertung

Es wurden erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch während der Bauphase ermittelt, für die durch Regelungen eine Minimierung erreicht wurde, so dass erheblich nachteilige Auswirkungen vermieden werden konnten. Regelungsbedarf besteht für Eingriffe in das Schutzgut Mensch, die Regelungen wurden vor Ort abgestimmt und in die Planung integriert. Für Boden, Tiere und Pflanzen besteht Regelungsbedarf, der durch einen LBP mit Artenschutzprüfung abgearbeitet werden kann.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen können durch die Umsetzung o. g. Regelungen vermieden werden. Eine UVP ist daher nicht erforderlich.