



Kieswerk Bücken

Neuaufnahme des Bodenabbaus bei Bücken

Antrag auf Erschließung des Kieswerks Bücken

**Ergänzte Anlage zu Teil 1:
Erläuterungen mit integrierter UVS**

Überarbeitung Deckblatt vom 11.11.2021

Aufgestellt:



INGENIEUR-DIENST-NORD
Dr. Lange - Dr. Anselm GmbH
Marie-Curie-Str. 13 · 28876 Oyten
Telefon: 04207 6680-0 · Telefax: 04207 6680-77
info@idn-consult.de · www.idn-consult.de

Datum: **28. Mai 2021**

Projekt-Nr.: **5336-DG**

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung und Aufgabe	3
2	Räumliche Lage des Vorhabens	5
3	Eigentumsverhältnisse	6
4	Geplante Maßnahmen	7
5	Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf den Naturhaushalt	10
5.1	Bestand und Bewertung von Natur und Landschaft	10
5.1.1	Schutzgut Boden	10
5.1.2	Schutzgut Wasser	12
5.1.3	Schutzgut Klima/Luft	12
5.1.4	Schutzgut Landschaftsbild	12
5.1.5	Schutzgut Tiere und Biotop / Schutzgebiete	13
5.2	Beschreibung der Vorhabenauswirkungen	15
5.2.1	Schutzgut Boden	15
5.2.2	Schutzgut Wasser	16
5.2.3	Schutzgut Klima/Luft	17
5.2.4	Schutzgut Landschaftsbild	17
5.2.5	Schutzgut Arten und Biotop	18
5.3	Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG	19
6	Beschreibung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen	21
7	Kompensationsmaßnahmen	22
8	Kostenschätzung	23
9	Zusammenfassung	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Eigentumsverhältnisse	6
Tabelle 5-1:	Betroffene Biotoptypen; Umfang der Versiegelung	18
Tabelle 5-2:	Darstellung der Umweltbeeinträchtigungen, der Maßnahmen zum Schutz, Vermeidung bzw. Minimierung und deren erwartete Wirkung	20
Tabelle 7-1:	Kompensation des Eingriffs	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Räumliche Lage der geplanten Zuwegung	5
Abbildung 5-1:	Ausschnitt der Bodenübersichtskarte 1 : 50.000 des LBEG	10
Abbildung 5-2:	Bohrprofil Rammkernbohrung RKB 16	11

Abbildung 5-3:	Ausschnitt aus Biotopkartierung (ecosurvey 2016) mit skizzierten Trassenverlauf (rot gestrichelt)	14
Abbildung 5-4:	Ausschnitt aus der Biotopkartierung (ecosurvey 2021) mit skizzierten Trassenverlauf (rot gestrichelt)	14

Anlagen

Anlage 1	Übersichtskarte	1 : 25.000
Anlage 2	Lageplan Verkehrsanlagen	1 : 1.000
Anlage 3	Straßenquerschnitte	
	Blatt 1 Schnitt A-A	1 : 50
	Blatt 2 Schnitt B-B	1 : 50
Anlage 4	Kostenschätzung	

1 Veranlassung und Aufgabe

Die Heidelberger Sand und Kies GmbH (kurz: HSK) beabsichtigt, bei Bücken im Landkreis Nienburg/Weser einen Kies- und Sandabbau neu aufzunehmen. Dieses neue Kieswerk soll den Standort Stolzenau entlasten, der bereits heute an der Kapazitätsgrenze produziert und allein nicht ausreicht, um den Bedarf von allen verbundenen Unternehmern und Kunden zu decken.

Der Abbau am Standort Bücken ist im Nassabbauverfahren mit einem Schwimmgreifer vorgesehen. Für die Aufbereitung des geförderten Materials ist die Errichtung eines neuen, wesernahen Kieswerkes erforderlich.

Für den Abtransport der Kiese und Sande ist ein neuer Parallelhafen in Kieswerksnähe geplant. Die geförderten und am Kieswerk klassierten Kiese und Sande sollen per Schiff zum Hafen der Antragstellerin in Bremen/ Hemelingen geliefert werden und von dort zu den regionalen Absatzmärkten im Mittel- und Unterweserraum.

Lediglich in Ausnahmefällen, insbesondere bei einer Nichtpassierbarkeit der Weser für Binnenschiffe, z. B. bei Schleusensperrungen aufgrund von Wartungsarbeiten oder bei der Havarie eines Schiffes soll der Abtransport der Kiese und Sande per LKW erfolgen, um die erforderliche Belieferung der Kunden sicherstellen zu können. Der Lkw-Transport wird sich in diesen seltenen Ausnahmefällen auf maximal 128 Lkw-Fahrten pro Tag (64 An- und 64 Abfahrten) beschränken.

Für die Erschließung des Abbaustandortes soll größtenteils auf bereits vorhandenen, gewidmeten Wirtschaftswegen eine rd. 1.020 m lange Zuwegung hergestellt werden, welche an die Landesstraße L 351 anschließt.

Für den Anschluss an die L 351 wird parallel zu diesem Antrag eine Genehmigung bei der zuständigen Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsstelle Nienburg/Weser beantragt. **Die Antragsunterlagen werden von der Antragstellerin über die Gemeinde Schweringen eingereicht. Ferner muss eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land und der Gemeinde zur Regelung der gegenseitigen Rechtsbeziehungen abgeschlossen werden.**

Die Antragstellerin hat der Gemeinde Schweringen bereits ein Erschließungsangebot in Form eines Wegemitbenutzungsvertrags vorgelegt.

Zusätzlich zur Genehmigung für die Anbindung an die Landesstraße ist ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 78 WHG zu stellen, da sich die geplante Zuwegung vollständig im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Weser befindet.

Die erforderlichen Antragsunterlagen werden hiermit vorgelegt.

2 Räumliche Lage des Vorhabens

Die Zuwegung für das geplante Abbauvorhaben befindet sich im Landkreis Nienburg/Weser, im Bereich der Gemeinde Bücken, Gemarkung Altenbücken, Flur 16 und der Gemeinde Schwering, Gemarkung Holtrup, Flur 13. Sie stellt die Verbindung zwischen L 351 und Kieswerksgelände dar. Der Verlauf der geplanten Zuwegung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.



Abbildung 2-1: Räumliche Lage der geplanten Zuwegung

3 Eigentumsverhältnisse

Die Zuwegung verläuft auf folgenden Flurstücken:

Tabelle 3-1: Eigentumsverhältnisse

Eigentümer	Gemarkung	Flur	Flurstück
Gemeinde Schweringen	Holtrup	13	6
<i>Gemeinde Schweringen</i>	<i>Holtrup</i>	13	5
Gemeinde Schweringen	Holtrup	13	26
Privat	Holtrup	13	8
<i>Privat</i>	<i>Holtrup</i>	13	<i>27/1</i>

Dabei werden die o. g. Flurstücke 5 und 27/1 nur bei Bedarf randlich für das Anlegen der geplanten Ausweichstellen genutzt (kursiv gedruckt).

Bezüglich der Nutzung der o. g. Flurstücke haben bereits Abstimmungen zwischen der Antragstellerin und den betroffenen Flächeneigentümern stattgefunden.

Die Antragstellerin wird der Gemeinde Schweringen als Baulastträgerin der neuen Einmündung/ Erschließungsstraße ein Erschließungsangebot vorlegen; ein Erschließungsvertrag zwischen der Gemeinde Schweringen und der Antragstellerin befindet sich zum Zeitpunkt der Antragstellung in Vorbereitung.

Vor dem Hintergrund der örtlichen Bestandssituation sowie den bereits erfolgten Abstimmungen mit der der Gemeinde Schweringen und Samtgemeinde Hoya sowie den betroffenen privaten Flächeneigentümern, handelt es sich bei der hier beantragten Zuwegung um die Vorzugsvariante für die Erschließung des geplanten Kieswerkstandortes Bücken.

4 Geplante Maßnahmen

Die geplante Zuwegung weist eine Gesamtlänge von rd. 1.020 m auf und gliedert sich in folgende Abschnitte (vergl. Anlage 2):

1. Einmündungsbereich an der L 351: Die bauliche Gestaltung der Anbindung der Zuwegung an die L 351 wurde mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) abgestimmt.

Planungsgrundlage bildete unter anderem die Stellungnahme der NLStBV vom 18. Januar 2018, in der die Auflagen und Bedingungen für den geplanten Anschluss der Zuwegung an die L 351 aufgeführt sind, sowie die E-Mail-Schreiben der NLStBV vom 02.10.2020, 26.01 und 03.05.2021 (Herr Thomas Güttner), in denen die hier dargestellte Variante bereits grundsätzlich abgestimmt wurde.

Zur Gewährleistung sicherer Verkehrsabläufe wird der Einmündungsbereich gemäß Musterblatt "Einmündung einer Erschließungsstraße" mit den durch die NLStBV vorgegeben Einmündungsradien und einer Breite von 5,50 m auf den ersten rd. ~~50,00 m~~ **110,00 m** in Asphaltbauweise neu hergestellt. Der Gesamtaufbau beträgt rd. 0,60 m (vergl. Anlage 3, Blatt 1, Schnitt A-A).

Es wird ein Dachprofil mit einer Querneigung von 2,5 % hergestellt, um eine ausreichende Entwässerung zu gewährleisten (vergl. Schnitt B - B). Das anfallende Regenwasser wird zur Versickerung in den Seitenraum geleitet.

Aus den Vorgaben der NLStBV ergibt sich, dass der neue Einmündungsbereich gegenüber der bestehenden Einmündung nach Süden hin auf das Flurstück 8 (Flur 13, Gemarkung Holtrup) versetzt wird. **Somit wird der Einmündungsbereich gegenüber der vorhandenen Straße um rd. 6,00 m nach Süden versetzt neu hergestellt, um zu gewährleisten, dass der nördliche Einmündungsradius vollständig auf verfügbaren Grundstücken herstellen hergestellt werden kann.**

Auf der genannten Strecke von rd. 110,00 m Länge wird die vorhandene Fahrbahn, ferner auch die vorhandene asphaltierte Zufahrt zum Privatgrundstück Holtrup Nr. 37 (Flurstück 4, Flur 13, Gemarkung Holtrup) zurückgebaut. Es ergibt sich eine Entsiegelung von rd. 330,00 m². Die ent-

stehende Fläche wird durch das Aufbringen von Mutterboden und die Einsaat von Landschaftsrasen fachgerecht rekultiviert.

Das Privatgrundstück Holtrup Nr. 37 (Flurstück 4, Flur 13, Gemarkung Holtrup) erhält eine neue, asphaltierte Zufahrt von der Planstraße.

In diesem Kreuzungsbereich bestehen keine relevanten Verkehrsbeziehungen von Ost nach West und umgekehrt. In dem Bereich, der von dem nach Osten abgehenden Wirtschaftsweg erschlossen wird (gesetzliches Überschwemmungsgebiet), befinden sich landwirtschaftliche Flächen, jedoch keine Wohn- oder Gewerbegrundstücke. Somit findet in diesem Kreuzungsbereich nur in seltenen Fällen landwirtschaftlicher Verkehr statt.

Die Kleinsiedlung Stendern wird von einer weiter nördlich von der L 351 abgehenden Straße erschlossen. Während der Betriebsphase des Kieswerks ist im Regelbetrieb nur mit wenigen Fahrzeugen täglich zu rechnen (Pkw der Mitarbeiter, ggf. Servicefahrzeuge, vergl. auch S. 3 dieses Antrags).

Auf die Durchführung eines Sicherheitsaudits kann im Rahmen der Zuwegungsplanung verzichtet werden¹.

2. Bestehender Wirtschaftsweg auf Flurstück 6: Ab dem Anschluss des Einmündungsbereiches auf den bestehenden, bereits gewidmeten Wirtschaftsweg verläuft die Zuwegung bis zur „Kreuzung der Wirtschaftswege“ auf rd. 600 m auf bestehender Asphaltdecke. Es ist geplant, auf dieser Strecke zwei neue Ausweichstellen anzulegen, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen, auch hinsichtlich möglicher Begegnungen mit Radfahrern, auf dem Weserradweg. Für diese Ausweichstellen wird beiderseits des Weges jeweils ein rd. 35,00 m langer und 1,50 m breiter Streifen als Schottertragschicht ausgebaut.
3. Bestehender Wirtschaftsweg auf Flurstück 26: An der „Kreuzung der Wirtschaftswege“ biegt die Zuwegung nach rechts in Richtung des geplanten Kieswerks auf das bereits gewidmete Flurstück 26 ab. Dieser Weg ist bisher nicht befestigt und wird daher auf einer Länge von rd. 290 m auf einer Breite von 3,50 m in Schotterbauweise, mit einer oberflächlich aufgetragenen bituminösen Trägschicht und einem Gesamt-

¹ Telefonische Abstimmung zw. Frau Geils (IDN) und NLStBV Nienburg. Dies wurde am 9.12.2021 von Herrn Güttner (NLStBV Nienburg) gegenüber Herrn Fitschen (IDN) nochmals telefonisch bestätigt.

aufbau von rd. 0,43 m ausgebaut. Beidseitig der Fahrbahn werden jeweils 0,50 m breite Bankettstreifen hergestellt.

Es wird ein Dachprofil mit einer Querneigung von 2,5 % hergestellt, um eine ausreichende Entwässerung zu gewährleisten (vergl. Schnitt B - B). Das anfallende Regenwasser wird zur Versickerung in den Seitenraum geleitet.

Es ist ferner bekannt, dass in den beiden Flurstücken 6 und 26 ein 20 kV-Erdkabel der Avacon verlegt ist (vergl. Anlage 2). Grundsätzlich ist die Avacon bereits über die geplanten Maßnahmen informiert, es haben bereits im Jahr 2018 Abstimmungen zwischen der Avacon und der Antragstellerin stattgefunden. Rechtzeitig vor Baubeginn sind die geplanten Wegebaumaßnahmen jedoch nochmals detailliert abzustimmen.

5 Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf den Naturhaushalt

5.1 Bestand und Bewertung von Natur und Landschaft

In den folgenden Kapiteln wird die im Bereich des geplanten Vorhabens vorhandene Natur und Landschaft beschrieben und bewertet.

5.1.1 Schutzgut Boden

Im Bereich der geplanten Zuwegung herrscht der Bodentyp Vega vor. Dieser Bodentyp ist typisch für Flussauen; dieser Bereich kann im Jahresverlauf zeitweilig überflutet werden. Ferner verläuft die geplante Zuwegung im Anschlussbereich an die L 351 auf einer Länge von rd. 150 m auf einem Bereich, in dem der Bodentyp Braunerde vorherrscht (s. nachfolgende Abbildung).

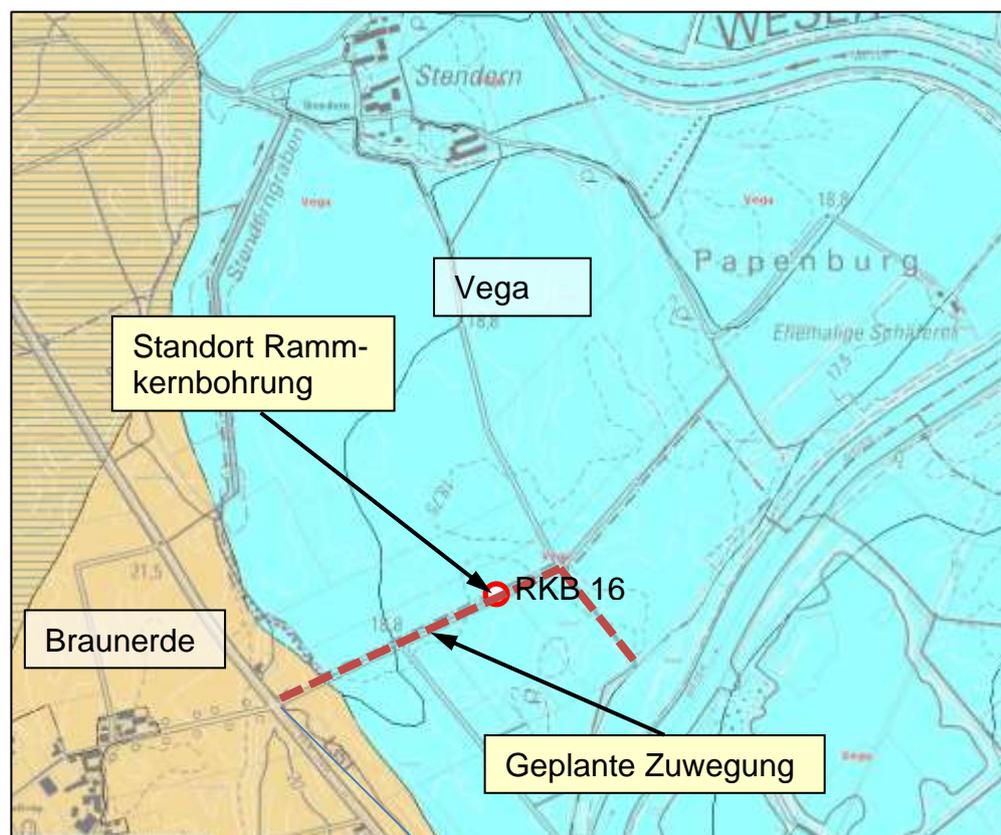


Abbildung 5-1: Ausschnitt der Bodenübersichtskarte 1 : 50.000 des LBEG²

² <http://nibis.lbeg.de/cardomap3/> Abgerufen am 07.08.2018

Der Boden ist im Vorhabengebiet aufgrund der überwiegenden landwirtschaftlichen Nutzung stark überformt und wird entwässert. Die Bodenfruchtbarkeit wird gemäß NIBIS®-Kartenserver³ überwiegend als "sehr hoch" eingeschätzt.

Bei dem vorhandenen Boden handelt es sich um einen durch die landwirtschaftliche Nutzung stark überprägten Naturboden. Vor diesem Hintergrund ist dem Schutzgut Boden nach Breuer (1994) eine allgemeine Bedeutung (Wertstufe 2) zuzuordnen.

Baugrundverhältnisse

Um die Baugrundverhältnisse vor Ort zu vorab einschätzen zu können, wurde im März 2018 u. a. im geplanten Zuwegungsbereich eine Rammkernbohrung (RKB) bis maximal 4 m Tiefe mit nachfolgendem Ergebnis niedergebracht.

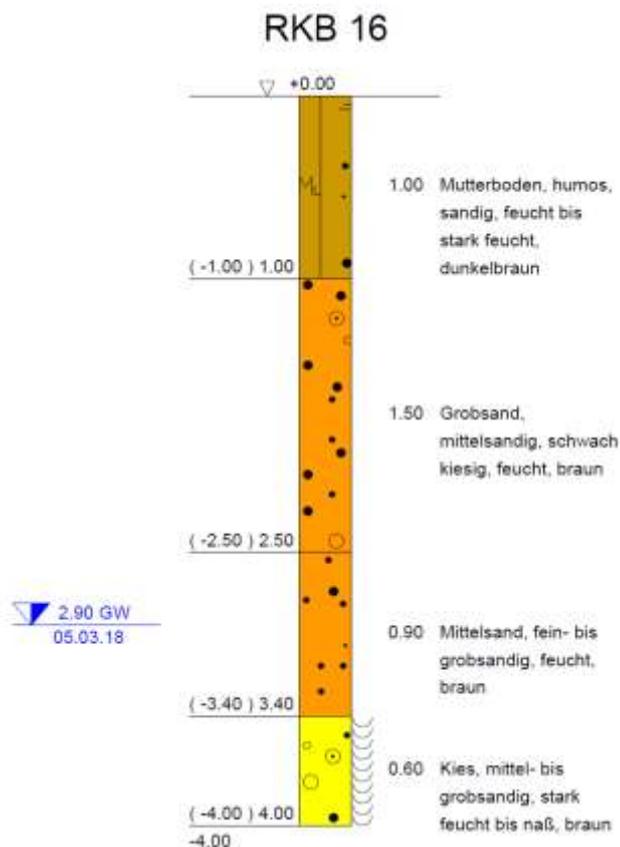


Abbildung 5-2: Bohrprofil Rammkernbohrung RKB 16

Im Bereich von RKB 16 stehen nach einer etwa 1,0 m starken Oberbodenschicht Grob- und Mittelsande an. Ab einer Tiefe von ca. 3,40 m ist Kies vor-

³ <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/>

handen. Die Grundwasseroberfläche lag zum Zeitpunkt der Bohrung bei ca. 2,90 m u. GOK.

5.1.2 Schutzgut Wasser

Die Grundwasseroberfläche liegt im Vorhabenbereich laut NIBIS®-Kartenserver zwischen +15,0 und +17,5 m NHN. Die Grundwasserneubildungsrate liegt laut LBEG bei bis zu 50 mm/a.

Der Betrachtungsraum ist Bestandteil des Grundwasserkörpers 4_2414 "Mittlere Weser Lockergestein links". Der quantitative Zustand dieses Grundwasserkörpers wird nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) als 'gut' bewertet, der chemische Zustand als 'schlecht'⁴.

Die geplante Erschließungsstraße liegt bis auf die ersten rd. 100 m (Einmündungsbereich auf die L 351) im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Weser. Trinkwasserschutzgebiete sind nicht vorhanden. Oberflächengewässer kommen im Eingriffsbereich ebenfalls nicht vor. Etwa 200 m östlich der L 351 verläuft der Stenderngraben. Dieser wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Das Plangebiet ist überwiegend von allgemeiner Bedeutung für den Wasserhaushalt.

5.1.3 Schutzgut Klima/Luft

Laut dem Landschaftsrahmenplan (LRP 2020), Karte 4, Blatt Nord sind im Vorhabenbereich weder Bereiche mit beeinträchtigter Funktionsfähigkeit noch Bereiche mit besonderer Funktionsfähigkeit für Klima und Luft vorhanden.

Für das Schutzgut Klima/Luft ergibt sich bezüglich des örtlich begrenzten Vorhabens keine Relevanz, eine erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen.

5.1.4 Schutzgut Landschaftsbild

Der Planungsraum besteht aus wenig strukturierten Ackerflächen. Heckenstrukturen verlaufen z. B. entlang der Wirtschaftswege. Gemäß LRP (2020) des

⁴ <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?lang=de&topic=WRRL&bgLayer=TopographieGrau&X=5848463.01&Y=512378.65&zoom=7&catalogNodes=&layers=ChemischerZustandgesamtGrundwasser>

Landkreises Nienburg/Weser, handelt es sich um ein Gebiet mit geringer Bedeutung für das Landschaftserleben.

Durch den geplanten Bau der Erschließungsstraße wird keine Fernwirkung erzielt, die das Landschaftsbild negativ beeinträchtigen könnte (vgl. Kap 5.3), zumal die geplante Erschließungsstraße größtenteils auf vorhandenen Wirtschaftswegen verlaufen soll.

5.1.5 Schutzgut Tiere und Biotope / Schutzgebiete

Biotope

Die Bewertung der Biotoptypen folgt der im „Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen“ (DRACHENFELS 2016 2021) angegebenen fünfstufigen Werteskala:

V - von besonderer Bedeutung

IV - von besonderer bis allgemeiner Bedeutung

III - von allgemeiner Bedeutung

II - von geringer bis allgemeiner Bedeutung

I - von geringer Bedeutung

Im Eingriffsbereich ist gemäß durchgeführter Biotopkartierung (ecosurvey 2016 2021, Anhang 3 zur UVS) fast ausschließlich der Biotoptyp „Basenreicher Lehm-/Tonacker“ (ATg, ATr, ATh, ATm) mit der Wertstufe I betroffen.

Im weiteren Umfeld der Zuwegung befindet sich ferner das gesetzlich geschützte Biotop GB-NI-0529 (s. folgende Abbildung). Gemäß Geoportal des Landkreises Nienburg/Weser, handelt es sich bei der Fläche um einen "Sonstigen Sumpfwald". Es kommt durch die geplante Zuwegung zu keinen Beeinträchtigungen des Biotops; die Entfernung zur geplanten Zuwegung beträgt mindestens rd. 200 m. ~~Weitere Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope sind nicht vorhanden:~~ **Im Bereich des geplanten Hafens befindet sich ein nach § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschütztes mesophiles Grünland, das im Zuge des Baus des Hafens und des Betriebsgeländes zerstört und kompensiert wird.**

reich auf einem Intensivacker, ebenfalls Biotoptyp „Basenreicher Lehm-/ Tonacker“ (AT), der der Wertstufe 1 (WS I) zugeordnet werden kann.

Tiere

Im Planungsbereich sind grundsätzlich bodenbrütende Vogelarten zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist mit der Baumaßnahme außerhalb der Kernbrutzeit für Bodenbrüter zu beginnen. Sollte der Baubeginn doch innerhalb der Brutzeit geplante werden, darf erst nach vorheriger Kontrolle durch eine fachkundige Person mit den Arbeiten begonnen werden (siehe Kap. 5.3 Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG).

Die entlang der geplanten Zuwegung vorhandenen Baum-Strauchhecken (HFM) bieten neben ihrer Bedeutung als Vogellebensräume auch potenzielle Tagesverstecke für Fledermausarten. Da die Gehölze im Rahmen der geplanten Baumaßnahme erhalten bleiben, kommt es vorhabenbedingt nicht zu Beeinträchtigungen der Fauna der Gehölzbiotop.

Die neu herzustellenden Abschnitte der Zuwegung verlaufen auf Intensivacker (Biotoptyp AT) bzw. auf einem bisher unbefestigten Weg (Biotoptyp OVWw). Eine bedeutsame Lebensraumfunktion dieser Flächen, auch für andere Tierartengruppen wie z. B. Amphibien und Reptilien ist nicht anzunehmen.

5.2 Beschreibung der Vorhabenauswirkungen

Bei der geplanten Maßnahme ist zu prüfen, ob es sich um einen Eingriff gemäß § 14 BNatSchG handelt. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes sind Veränderungen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Es gilt daher, die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und Belastungen schutzgutbezogen zu erfassen.

5.2.1 Schutzgut Boden

Baubedingte Auswirkungen

Die Baustelle ist flächenschonend und so einzurichten, dass schädliche Umweltauswirkungen vermieden und die Beeinträchtigungen möglichst auf den Bereich der geplanten Wegetrasse begrenzt werden. Die Wegetrasse wird ausgekoffert, sodass es baubedingt zu einem Bodenabtrag kommt, wodurch das

natürliche Bodengefüge zerstört wird. Es erfolgt eine getrennte Lagerung von Oberboden und sonstigem Aushub. Der ausgekofferte Boden wird vollständig abtransportiert und fachgerecht verwertet.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Es erfolgt anlagebedingt eine Versiegelung des Bodens auf einer Gesamtfläche von rd. 4.940 m² **2.006 m²**, die sich auf die folgenden Bereiche verteilen (vergl. Anlage 2):

- 610 m² Asphaltdeckschicht gemäß Musterblatt "Einmündung einer Erschließungsstraße", im Einmündungsbereich (inkl. Bankett)
- **66 m² Asphaltdeckschicht für die neue Erschließung des Privatgrundstücks Holtrup 37 (Flurstück 4, Flur 13, Gemarkung Holtrup) von der Planstraße**
- 1.060 m² Schotter/ bituminöse Tränkschicht (inkl. Bankett)
- 270 m² Schotter/ Ausweichbuchten

Im Bereich der Zuwegung kommt es somit durch diese zusätzliche Versiegelung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen.

Um den Eingriff in das Schutzgut Boden auszugleichen, ist die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Diese sind in Kapitel 7 dargestellt.

5.2.2 Schutzgut Wasser

Baubedingte Auswirkungen

Oberflächengewässer sind im Vorhabenbereich nicht vorhanden und werden somit nicht beeinträchtigt.

Das Grundwasser kann theoretisch durch Schadstoffeintrag der Baumaschinen beeinträchtigt werden. Bei Berücksichtigung der einschlägigen Schutzmaßnahmen und einer fachgerechten und regelmäßigen Wartung der Maschinen wird dies vermieden und die Baumaßnahme hat keinen negativen Einfluss auf das Grundwasser.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Es kommt durch die Errichtung der neuen Abschnitte der Zuwegung zu einem kleinräumig veränderten Versickerungsverhalten, da im Bereich der neuen Straßenkörper künftig keine bzw. kaum Niederschlagsversickerung stattfindet.

Die Straße wird mit einem Dachprofil hergestellt, das Wasser versickert im Seitenraum. Es kommt somit nicht zu einer relevanten Reduzierung der Versickerungsmenge. Auch die Qualität des Grundwassers wird nicht nachteilig beeinflusst.

Es liegt daher keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser vor.

5.2.3 Schutzgut Klima/Luft

Baubedingte Auswirkungen

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen während der Bauphase in Form von Emissionen durch die Baufahrzeuge sind aufgrund der kurzen Dauer und dem geringen Umfang nicht erheblich.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Die Zuwegung wird als Baustraße für die Errichtung des Kieswerkes und nur in Ausnahmefällen für den Abtransport der gewonnenen Kiese und Sande per Lkw genutzt (vergl. Kap. 1). Ferner wird die Zuwegung von den Mitarbeitern des Kieswerks und bei Bedarf z. B. von Handwerksbetrieben (Reparaturarbeiten) genutzt, um zum Kieswerk zu gelangen.

Auf dem hinteren Abschnitt erhält die Zuwegung als abschließende Schicht eine bituminöse Tränkschicht, u. a. um in längeren Trockenperioden die Freisetzung von Stäuben zu vermeiden.

Es sind keine relevanten anlage- und/oder betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft zu erwarten.

5.2.4 Schutzgut Landschaftsbild

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kommt es im Bereich des Vorhabens zum Betrieb von Baufahrzeugen (z. B. Bagger, Kettenraupe, Dumper, Walze). Aufgrund der vergleichsweise kurzen Dauer der Bauphase und der bestehenden Vorbelastung des Vorhabenbereiches durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ist baubedingt von keinen erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Landschaftsbild auszugehen.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Es geht keine visuelle Fernwirkung von der geplanten Zuwegung aus. Ein großer Teil der Zuwegung ist bereits asphaltiert, so dass der Landschaftsraum schon jetzt durch Wege und Straßen vorgeprägt ist. Die geplante Zuwegung wird ferner auf einem Großteil des Verlaufs durch die im Gebiet bereits (zumindest einseitig) vorhandenen Hecken visuell abgeschirmt. Der spätere Betriebsverkehr ist auf vergleichsweise wenige Fahrzeuge begrenzt, sodass insgesamt keine relevante Fernwirkung zu erwarten ist.

Es erfolgt kein erheblicher Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild.

5.2.5 Schutzgut Arten und Biotope

Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen beschränken sich auf den direkten Trassenbereich sowie die Baustelleneinrichtungsflächen.

Folgende Biotoptypen im Vorhabenbereich sind betroffen:

Tabelle 5-1: Betroffene Biotoptypen; Umfang der Versiegelung

Biotoptyp	Wertstufe	Maßnahme	Fläche
AT (Intensiv genutzter Lehm-/Tonacker)	I	Asphaltdeckschicht (Anbindung an L 351)	610 m ²
OVWw (unbefestigter Weg)	I	Schotter/bituminöse Tränkschicht	1.060 m ²
UM (Gras- und Staudenfluren mittlerer Standorte)	II (III)	Schotter/ Ausweichbuchten	270 m ²
OVWa (Asphaltierter Weg) / AT (Intensiv genutzter Lehm-/Tonacker)	I	Asphaltdeckschicht (Anbindung Haus Nr. 37 an Planstraße)	66 m²

Auf einer Fläche von zusammen rd. ~~1.940 m²~~ **2.006 m²** kommt es zu einem vollständigen Verlust der in Tabelle 5-1 aufgeführten Biotoptypen.

Durch den Einsatz von Baumaschinen und Baustellenpersonal kann es grundsätzlich zu einer temporären Störung der Fauna, insbesondere der Avifauna kommen. Aufgrund des lokal begrenzten Eingriffs und der Weitläufigkeit des

Gebietes können die Tiere jedoch in ungestörte Bereiche in der näheren Umgebung ausweichen.

Um eine Beeinträchtigung von Brutvögeln durch die Baumaßnahme zu vermeiden, soll der Beginn der Arbeiten möglichst außerhalb der Kernbrutzeit von Bodenbrütern (1. April bis 15. Juli) erfolgen. Falls der Start der Bautätigkeit innerhalb dieses Zeitraumes erfolgt, ist die Fläche im Vorfeld durch eine fachkundige Person auf ggf. vorhandene Bodennester zu kontrollieren

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Aufgrund der derzeitigen Nutzung und Habitatausstattung spielen die Flächen als Lebensraum für Tierarten nur eine untergeordnete Rolle. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass es durch die geplante Zuwegung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Habitatverluste kommt.

Die Befahrungsintensität der Zuwegung ist gering, so dass von keinen relevanten vorhabenbedingten Störungen der Avifauna und weiterer Tiergruppen auszugehen ist, zudem von einem Gewöhnungseffekt auszugehen ist. Aufgrund der geringen Befahrungsgeschwindigkeit (Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist vorgesehen) ist das Kollisionsrisiko für Tiere gering, sodass es durch den Betrieb sicher nicht zu erheblichen Individuenverlusten kommen wird.

5.3 Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG

In der folgenden Tabelle sind die erforderlichen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen aufgeführt.

Tabelle 5-2: Darstellung der Umweltbeeinträchtigungen, der Maßnahmen zum Schutz, Vermeidung bzw. Minimierung und deren erwartete Wirkung

Schutzgut	Beeinträchtigungen	Maßnahmen zum Schutz, Vermeidung/Minimierung	Begründung und zu erwartende Wirkungen
Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Aushub von rd. 50 bis 80 cm Tiefe auf mind. 1.940 m² • Versiegelung • Veränderung der Bodenstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung des Oberbodens vor Beginn der Abbauarbeiten nach DIN 18915 und DIN 18300. • Keine Bodeneingriffe bei Nässe • Minimierung der Baustelleneinrichtungsfläche • Abtransport und fachgerechte Verwendung des Aushub- und des Oberbodens • Falls baubedingt erforderlich: Getrennte Lagerung von Oberboden und sonstigem Bodenmaterial 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und schonender Umgang mit Boden • Beschränkung der Bauauswirkungen auf direkt angrenzende Bereiche
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. baubedingte Beeinträchtigungen durch Leckagen an Fahrzeugen • Veränderte Niederschlagsversickerung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ordnungsgemäße Lagerung von wassergefährdenden Flüssigkeiten und Treibstoffen im Baustellenbereich • Fachgerechte Wartung der Baumaschinen zur Vermeidung von Tropfverlusten 	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung von Beeinträchtigungen des Grundwassers • Herstellung eines Dachprofils zur Ableitung des Niederschlagswassers in den Seitenraum
Klima/ Luft	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht zu erwarten 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht erforderlich
Land-schafts-bild	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht zu erwarten 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> • nicht erforderlich
Tiere/ Biotope	<ul style="list-style-type: none"> • Beunruhigung, insbesondere der Avifauna • Beeinträchtigung durch bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Lebensräumen 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Baufeldes auf das erforderliche Minimum • Fachgerechter Aushub des Oberbodens • Durchführung der Baumaßnahmen möglichst außerhalb der Kernbrutzeit von Wiesenvögeln (1. April bis 15. Juli). • Falls der Start der Bautätigkeit innerhalb der Brutzeiten erfolgt, ist die Fläche im Vorfeld durch eine fachkundige Person auf ggf. vorhandene Bodennester zu kontrollieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz von Pflanzen und Tieren

6 Beschreibung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen

Der geplante Wegebau hat abgesehen von einem kleinräumig veränderten Versickerungsverhalten keine wasserwirtschaftlichen Auswirkungen.

Insbesondere Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss entstehen nicht. Die Straßentrasse wird ausgekoffert und der Boden abtransportiert. Anschließend erfolgt die Errichtung der Straße innerhalb der ausgekofferten Trasse.

Die Oberkante der Zuwegung entspricht in etwa der des umliegenden Geländes. Es geht kein Retentionsraum verloren.

7 Kompensationsmaßnahmen

Durch den geplanten Straßenbau kommt es auf einer Fläche von rd. ~~1.940 m²~~ **2.006 m²** zu einem erheblichen Eingriff in das Schutzgut Boden/Biotop, der entsprechend auszugleichen ist.

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Nienburg/Weser ist vorgesehen, als Kompensation für den mit der Errichtung der Zuwegung einhergehenden erheblichen Eingriff in das Schutzgut Boden/Biotop, die ökologische Aufwertung einer rd. ~~2.000 m²~~ **1.700 m²** großen Fläche in der Gemarkung Liebenau (Flur 21, Flurstück Nr. 52/15) vorzunehmen. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Antragstellerin und wird derzeit als Ackerfläche genutzt. Im Zuge der Ausgleichsmaßnahme soll extensives Grünland entwickelt werden.

Tabelle 7-1: Kompensation des Eingriffs

Kompensationsbedarf	1.940 m² 2.006 m²
Entsiegelung der vorhandenen Fahrbahn auf rd. 110,00 m Länge	- 330 m²
Entwicklung extensives Grünland in der Gemarkung Liebenau	-1.940 m² - 1.676 m²
verbleibender Kompensationsbedarf	0 m²

Auf der genannten Strecke von rd. 110 m wird die vorhandene Fahrbahn, ferner auch die vorhandene asphaltierte Zufahrt zum Privatgrundstück Holtrup Nr. 37 (Flurstück 4, Flur 13, Gemarkung Holtrup) zurückgebaut (Entsiegelung von rd. 330 m²). Die entstehende Fläche wird durch das Aufbringen von Mutterboden und die Einsaat von Landschaftsrasen fachgerecht rekultiviert.

Mit der Herstellung der extensiven Grünlandfläche in der Gemarkung Liebenau sowie der Entsiegelung einer vorhandenen Fahrbahn auf rd. 110 m Länge sind die Kompensationsverpflichtungen der Antragstellerin für die Herstellung der Zuwegung vollständig erfüllt.

8 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung erfolgte auf der Grundlage von erzielten Mittelpreisen bei vergleichbaren Baumaßnahmen.

Baukosten (brutto):	282.344,76 €
gemäß Anlage 4 (Kostenschätzung vom 12.05.2021)	

9 Zusammenfassung

Die Heidelberger Sand und Kies GmbH (kurz: HSK) beabsichtigt, bei Bücken im Landkreis Nienburg/Weser einen Kies- und Sandabbau neu aufzunehmen.

Der Transport der geförderten und am Kieswerk klassierten Kiese/Sande soll größtenteils per Schiff erfolgen. Ein Abtransport per Lkw erfolgt nur in seltenen Ausnahmefällen. Für die Erschließung des Abbaustandortes soll eine etwa 1.020 m lange Zuwegung zwischen Kieswerkstandort und Landesstraße L 351 genutzt werden, die zu einem großen Teil auf bereits vorhandenen Wirtschaftswegen verläuft.

Die geplante Zuwegung weist eine Gesamtlänge von rd. 1.020 m auf. Ein Aus- bzw. Neubau erfolgt auf einer Länge von rd. 400 m, davon rd. 110 m im Einmündungsbereich in Asphaltbauweise und rd. 300 m in Schotterbauweise mit einer bituminösen Tränschicht. Zudem sind drei neue Ausweichstellen mit einer jeweiligen Gesamtlänge von rd. 35 m geplant.

Besonders geschützte Bereiche oder andere relevante Schutzgüter kommen im Bereich der geplanten Wegetrasse nicht vor. Schutzgebiete sind ebenfalls nicht betroffen. Der geplante Wegebau hat, abgesehen von einem geringfügig veränderten Versickerungsverhalten, keine wasserwirtschaftlichen Auswirkungen, da die Oberkante der Zuwegung in etwa der des umliegenden Geländes entspricht und somit kein Retentionsraum verloren geht.

Es erfolgt anlagebedingt eine Versiegelung des Bodens auf einer Gesamtfläche von rd. ~~1.940 m²~~ **2.006 m²**. Im Bereich der Zuwegung kommt es durch die Versiegelung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen, die entsprechend auszugleichen ist. Bei Umsetzung der in Kapitel 5.3 beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen können erhebliche Eingriffe in weitere Schutzgüter vermieden werden.

Der Eingriff in das Schutzgut Boden wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Nienburg/Weser durch die Entwicklung von extensivem Grünland auf einer Fläche von ~~1.940 m²~~ **rd. 1.700 m²** in der Gemarkung Liebenau **sowie durch die Entsiegelung einer vorhandenen Fahrbahn im Einmündungsbereich zur L 351 auf rd. 110 m Länge** kompensiert. Hierdurch werden die Kompensationsverpflichtungen der Antragstellerin vollständig erfüllt.

Aufgestellt:

IDN Ingenieur-Dienst-Nord
Dr. Lange - Dr. Anselm GmbH

Projekt-Nr. 5336-~~D~~**G**

Bearbeitet:

M.Sc. Jonas Pagel
Landschaftsplanung

Dipl.-Biol. Michael Fitschen
Landschaftsplanung