

11. Planänderung zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit auf 2,50 m abgeladenen 1350 t-Schiffen und den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen von Weser-km 252,600 bis 354,190
hier: Planänderung zum Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden von SOK-km 0,335 bis 1,500

Feststellung über das Nichtbestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

I. Feststellung

Es wird gemäß § 5 UVPG festgestellt, dass für das Vorhaben der 11. Planänderung zum Planfeststellungsverfahren für die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit auf 2,50 m abgeladenen 1350 t-Schiffen und den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen von Weser-km 252,600 bis 354,190, hier: Planänderung für den Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden von SOK-km 0,335 bis 1,500, keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt als Träger des Vorhabens beabsichtigt, im Rahmen der Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit auf 2,50 m abgeladenen 1350 t-Schiffen und den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen von Weser-km 252,600 bis 354,190 die Planung für den Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden von SOK-km 0,335 bis 1,500 zu ändern.

Der Träger des Vorhabens hat zu dieser nach § 14 d WaStrG in Verbindung mit § 76 VwVfG durchzuführenden Planänderung mit Schreiben vom 12.07.2024 eine Unterlage für die UVP-Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Abs. 4 UVPG in Verbindung mit § 7 UVPG vorgelegt.

II. Begründung

1. Sachverhalt

Mit Beschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte vom 15.11.2002 (Aktenzeichen: P-143.3:86) wurden die Pläne der Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) für die Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit auf 2,50 m abgeladenen 1350 t-Schiffen und den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit Begegnungs- und Abladeeinschränkungen von Weser-km 252,600 bis km 354,190 planfestgestellt.

Mit dem Beschluss zum 7. Änderungsplanfeststellungsverfahren vom 15.06.2011 (Az. P-143.3:191 VII) wurde die Aufweitung der Einfahrt des Schleusenoberkanals Dörverden am linken Ufer als Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.11.2002 planrechtlich genehmigt.

Mit dem Beschluss zum 10. Änderungsplanfeststellungsverfahren vom 30.03.2021 (Az. P-143.3:191 XI) wurde der Wechsel des Kanalprofils vom Trapez- auf ein kombiniertes Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil) im Schleusenoberkanal Dörverden sowie auf ein Rechteck-Profil am Übergang zum oberen Vorhafen und am rechten Ufer der Einfahrt festgestellt.

Gegenüber den Festlegungen der 10. Planänderung haben sich für den Träger des Vorhabens drei weitere Änderungen ergeben, welche die hier zu betrachtende 11. Planänderung erforderlich machen.

1.1: Für die Verbringung des überschüssigen Baggerguts (etwa 12.300 m³) auf die WSV-eigene und planfestgestellte Ablagerungsfläche bei Seedorf (Landkreis Jerichower Land, Einheitsgemeinde Stadt Jerichow, Sachsen-Anhalt) und den dadurch entstehenden Eingriff in Ruderalfluren und in eine potenzielle Habitatfläche von Zauneidechse und Schlingnatter während der Bauphase wurden bislang keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigt. Diese sind über die 11. Planänderung zu ergänzen.

1.2: Der Anschluss des am Schleusenoberkanal befindlichen Entnahmehauwerks wird entgegen der ursprünglichen Planung durch Verlängerung des vorhandenen Rohrs bis an die geplante Spundwand und durch Umsetzen der Verschlussvorrichtung sichergestellt. Der Bereich der gepflasterten Sohle zwischen dem Bauwerk und der geplanten Spundwand wird mit vorhandenem Boden verfüllt. Die Spundwand selbst wird also in einer Achse vor dem Bauwerk durchgezogen.

1.3: Im linken Einfahrtbereich des Schleusenoberkanals wird außerdem die vorhandene deckwerksgesicherte Böschung von km 0,480 bis km 0,540, also auf 60 m Länge, in ein Spundwandufer umgewandelt. Die landseitige Böschung wird bis zur neuen Spundwand mit vorhandenem Boden aufgefüllt und mit Mutterboden angedeckt.

2. Vorprüfung des Einzelfalls

Die Vorprüfung wurde anhand folgender Kriterien gemäß Anlage 3 des UVPG durchgeführt:

- Merkmale des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Anlage 3 Nr. 1
- Standort des Vorhabens aufgrund der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, insbesondere hinsichtlich der Nutzungs- und Schutzkriterien nach Anlage 3 Nr. 2 unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich
- Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter anhand der Kriterien der Anlage 3 Nr. 1 und 2 unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Anlage 3 Nr. 3

2.1 Merkmale des Änderungsvorhabens

Das Gesamtvorhaben umfasst den planfestgestellten Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden von SOK-km 0,335 bis km 1,500 zur Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit teilabgeladenen Großmotorgüterschiffen.

Die im Rahmen der Vorprüfung zu betrachtenden Veränderungen des Vorhabens betreffen einen kleinen Kanalabschnitt nordöstlich der Brücke Nr. 54 und den Einfahrtbereich des Schleusenoberkanals sowie eine Teilfläche der ungefähr 20 ha großen Ablagerungsfläche Seedorf am Elbe-Havel-Kanal in Sachsen-Anhalt.

Für die Schutzgüter Fläche und Boden ergeben sich folgende Beanspruchungen: Im Kanalabschnitt nordöstlich der Brücke Nr. 54 wird der Anschluss des am Kanal befindlichen Entnahmehauwerks durch Verlängerung des vorhandenen Rohrs bis an die geplante

Spundwand und durch Umsetzen der Verschlussvorrichtung sichergestellt. Der etwa 120 m² große Bereich der gepflasterten Sohle zwischen dem Bauwerk und der geplanten Spundwand wird mit vorhandenem Boden verfüllt.

Im linken Einfahrtsbereich der SOK wird auf einer Länge von 60 m die vorhandene, durch Deckwerk gesicherte Böschung in ein Spundwandufer umgestaltet. Die vorhandene landseitige Böschung wird auf etwa 240 m² bis zur neuen Spundwand mit vorhandenem Boden aufgefüllt und mit Mutterboden angedeckt. Die Auffüllung findet ausschließlich im Bereich des bereits bestehenden Uferdeckwerks statt. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfolgt nicht.

Die Durchführung des Baus erfolgt vom Wasser aus. Sämtliche Maßnahmen finden innerhalb des bestehenden technischen Bauwerks statt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Oberflächengewässers ist nicht zu erwarten.

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Schleusenoberkanal wird beidseitig von linienförmigen Strauchhecken begleitet, unterbrochen von halbruderaler Gras- und Staudenflur. Zudem finden sich hier Schilf-Landröhricht, Einzelbäume/Baumbestände, Feldhecken, Sträucher und Gebüsche. An die Deiche grenzen beidseitig Ackerflächen an, auch Grünländer kommen vor. Nordöstlich der Brücke Nr. 54 verläuft ein nährstoffreicher Graben. Im Untersuchungsgebiet liegen zudem Gebäude- und Industrieflächen, landwirtschaftliche Wege erschließen das Gebiet.

Im unmittelbaren hier zu betrachtenden Eingriffsbereich befinden sich im Bereich „Anschluss Kanal Entnahmebauwerk“ entlang des Schleusenoberkanals ein sonstiger nicht standortgerechter Gehölzbestand und eine halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte. In diesem Bereich mündet unmittelbar nordöstlich der Brücke Nr. 54 ein nährstoffreicher Graben, der parallel zum Kanalgrabenweg verläuft. Dieser wird südlich von einer Baum-Strauchhecke begleitet, vereinzelt kommen kleinflächig gewässerbegleitende Röhrichtbestände nördlich des Grabens vor.

Der Verlust der Biotopstrukturen wurde im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung im vorhabenbezogenen landschaftspflegerischen Begleitplans bilanziert und festgesetzt. Am Entnahmebauwerk ergibt sich landseitig kein zusätzlicher Eingriff in die vorhandenen Biotopstrukturen. Die im Einfahrtsbereich vorgesehene Auffüllung entlang der geplanten Spundwand erfolgt vollständig im Bereich des bestehenden Deckwerks und wird mit einer Rasenansaat begrünt.

Der Wegfall von etwa 120 m² Schüttsteinufer wird durch den Erhalt einer Flachwasserzone in der Weser ausgeglichen.

Auf der vorgesehenen Ablagerungsfläche bei Seedorf in Sachsen-Anhalt wird durch die Ablagerung des überschüssigen Baggerguts in Ruderalfluren eingegriffen. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen wurden formuliert.

Die Eingriffe in Biotopstrukturen am SOK Dörverden, insbesondere in randlich gelegene Gehölz- oder Saumstrukturen, bedingen zudem einen Lebensraumverlust für Tiere.

In den Gewässern ist mit Fischen und anderen gewässerlebenden Organismen zu rechnen. Durch die Ablagerung des überschüssigen Baggerguts auf der vorgesehenen Ablagerungsfläche bei Seedorf in Sachsen-Anhalt wird potenzielle Habitatfläche von Zauneidechse und Schlingnatter während der Bauphase vermindert. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (CEF) würden formuliert.

Während des Baus sowie anlage- und betriebsbedingt anfallende Bauabfälle sowie Haus- und Verpackungsmüll werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben verwertet oder beseitigt.

Umweltverschmutzung und Belästigungen sind lediglich während der Bauphase in geringem Umfang nicht vollständig auszuschließen.

Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, sind auszuschließen.

Durch das Vorhaben entstehen insgesamt keine erheblichen Risiken für die menschliche Gesundheit.

2.2 Standort des Änderungsvorhabens

Östlich des Schleusenkanals reicht die Bebauung relativ nah an den Kanal heran und auch westlich des Kanals liegen einzelne Bebauungen.

Der Bereich wird von Wanderern und Radfahrern zur Erholung genutzt.

Die an den Schleusenkanal angrenzenden Flächen werden derzeit ackerbaulich genutzt, diese befinden sich allerdings außerhalb des Baubereiches.

In der näheren Umgebung des Kanals besteht ein Flächenverbrauch in Form von landwirtschaftlichen Wegen, durch Gewerbe- und Solarfläche sowie durch Wohnbebauung. Der Ausbau erfolgt entlang der vorhandenen Uferbereiche, die bereits durch Anlage des Kanals eine veränderte Bodenstruktur aufweisen. Schutzwürdige Böden werden in diesem Bereich nicht beansprucht. Die Durchführung des Baus erfolgt vom Wasser aus. Auch der Transport von Baumaterialien, schweren Geräten und Boden erfolgt über das Gewässer, sodass eine zusätzliche baubedingte Beanspruchung von Boden nicht erforderlich ist.

Der Schleusenoberkanal ist ein technisches Bauwerk an der Weser. Die vorhandenen Ufer des Schleusenoberkanals sind als Regelprofil hergestellt. Der Schleusenkanal ist nicht gedichtet, im Laufe der Zeit hat sich allerdings ein Selbstdichtungseffekt eingestellt. Fließgewässer befinden sich nicht in unmittelbarer Nähe.

Der Schleusenoberkanal liegt im Bereich des Grundwasserkörpers „Mittlere Weser Lockergestein rechts“, westlich angrenzend der Grundwasserkörper „Mittlere Weser Lockergestein links 3“. Als Grundwasserleiter der oberflächennahen Gesteine liegt ein Porengrundwasserleiter vor.

Der Eingriffsbereich an der Brücke Nr. 54 liegt in einem für Gastvögel wertvollen Bereich (Weser bei Dörverden). Die beiden Eingriffsflächen bei Dörverden beanspruchen vornehmlich geringerwertige und regenerationsfähige Biotope (z. B. nährstoffreicher Graben, artenarmer Scherrasen). Kleinflächig findet vermutlich auch ein Eingriff in Gehölze statt, wodurch mögliche Bruthabitate von Brutvögeln verlorengehen können. Der Verlust ist jedoch ausgleichbar und unter Einhaltung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen unbedenklich. Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche werden durch die vorgesehenen Veränderungen nicht tangiert. Die Vielfalt an Ökosystemen und Lebensräumen und die Artenvielfalt wird durch die Veränderungen am Ausbau nicht dauerhaft beeinträchtigt. Das Ökosystem kann sich regenerieren.

Durch die Ablagerung bei Seedorf in Sachsen-Anhalt wird in Ruderalfluren eingegriffen. Dieses geht mit einem geringfügigen Wertverlust nach deren Wiederetablierung durch Sukzession einher. Zudem wird eine potenzielle Habitatfläche von Zauneidechse und Schlingnatter während der Bauphase vermindert. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (CEF) wurden formuliert.

Naturräumlich liegt der Schleusenoberkanal im Weser-Aller-Flachland. Der unmittelbare Landschaftsraum wird durch den Kanal und die Weser, das Wasserkraftwerk Dörverden und die angrenzenden Ackerflächen sowie den Schifffahrtsverkehr geprägt. Der Schleusenkanal wird zum Teil von linienhaften Gehölzstrukturen begleitet.

Eine Vorbelastung besteht durch die querenden Stromfreileitungen und in der Entfernung sichtbaren Windkraftanlagen.

Die geplanten Veränderungen werden im Bereich eines technischen Bauwerks, leicht abgeschirmt durch die Dämme des Kanals, umgesetzt. Die Spundwände werden in beiden Bereichen zum Teil sichtbar sein. Auch die veränderte Mündung des Grabens in den Schleusenoberkanal wird sichtbar. Mit dem Vorhaben stellen sich somit geringfügige optische Veränderungen im Untersuchungsgebiet ein.

Schutzgebiete und -objekte im Einwirkungsbereich des Vorhabens sind nicht vorhanden oder werden nicht beeinträchtigt.

2.3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien der Anlage 3 Nr. 1 und 2 unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Anlage 3 Nr. 3 wie folgt beurteilt:

Die Auswirkungen der geplanten Änderungen beim Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden sind bezogen auf alle betrachteten Schutzgüter auf den Vorhabenbereich und das nähere Umfeld begrenzt.

Fläche und Boden

Die Durchführung des Baus erfolgt vom Wasser aus. Auch der Transport von Baumaterial, schweren Geräten und Boden findet über das Gewässer statt. Dadurch kommt es zu keiner baubedingten Flächeninanspruchnahme des Bodens. Zudem wird in Bereiche eingegriffen, die bereits durch die Anlage des Kanals teilversiegelt wurden. Die geplante anlagebedingte Flächeninanspruchnahme ist nicht erheblich.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, welche der Durchführung des Vorhabens entgegenstehen würden, können unter Berücksichtigung geeigneter Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, wie beispielsweise dem fachgerechten Umgang mit Treib- und Schmierstoffen, für die Schutzgüter Fläche und Boden ausgeschlossen werden.

Für den durch die Ablagerung des überschüssigen Baggerguts auf der Teilfläche der Ablagerungsfläche bei Seedorf entstehenden Eingriff werden entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen.

Für das Schutzgut Wasser können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden, unter der Voraussetzung, dass die Sicherheitsvorgaben für den Umgang mit gewässergefährdenden Stoffen eingehalten werden.

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Durch die Verlängerung des vorhandenen Rohrs bis an die geplante Spundwand und durch Umsetzen der Verschlussvorrichtung im Bereich der Brücke Nr. 54 sowie durch die Umwandlung des Ufers im Bereich der Einfahrt in ein Spundwandufer kommt es zu einem lokal begrenzten Biototypverlust. Da es sich hierbei vornehmlich um punktuelle bzw. linienförmige Flächeninanspruchnahmen handelt und keine Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Bereiche stattfinden, ist der Flächenverbrauch für Pflanzen und Tiere als nicht erheblich anzusehen.

Die beiden Überschwemmungsgebiete im Bereich des Vorhabens werden durch die Veränderungen nicht beeinträchtigt. Weitere Schutzgebiete oder -objekte, die beeinträchtigt werden könnten, kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die anlagebedingte Inanspruchnahme des für Gastvögel wertvollen Bereichs ist im Vergleich zur Gesamtgröße des ausgewiesenen Bereichs als kleinflächig anzusehen und stellt somit keinen erheblichen Eingriff dar.

Durch die Ablagerung des überschüssigen Baggerguts bei Seedorf in Sachsen-Anhalt kommt es zu einem geringfügigen Wertverlust von Ruderalfluren auf den Baustelleneinrichtungsflächen nach deren Wiederetablierung durch Sukzession. Zudem wird während der Bauphase eine potenzielle Habitatfläche von Zauneidechse und Schlingnatter

vermindert. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen (CEF) sind im Verlauf der weiteren Planung planfestzustellen.

Abgesehen von bauzeitlichen Beeinträchtigungen, können erhebliche anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch die Veränderungen des Ausbaus auf das Schutzgut Landschaft ausgeschlossen werden.

2.4 Ergebnis

Die überschlägig durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls der geplanten Änderungen, die sich gegenüber der letzten Planänderung für den Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden ergeben, zeigt auf, dass unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien und der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungs- sowie Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter keine verbleibenden erheblichen und nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG für das 11. Planänderungsverfahren zur Mittelweseranpassung und vorliegend für den Ausbau des Schleusenoberkanals Dörverden ist nicht gegeben.

III. Hinweise

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

Gemäß § 5 Abs. 2 UVPG wird die Entscheidung über das Nichtbestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im UVP-Portal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekanntgemacht.

Der Bekanntgabertext, sowie die vorstehende Begründung nach § 5 Abs. 2 UVPG und die der Entscheidung zugrundeliegenden Unterlagen des Trägers des Vorhabens können darüber hinaus gemäß § 27 a VwVfG im Internet unter www.gdws.wsv.bund.de/DE/startseite/startseite_node.html in der Rubrik Planfeststellung unter „Aktuelle Planfeststellungsverfahren“ oder nach vorheriger Anmeldung in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, Am Waterlooplatz 5, 30169 Hannover eingesehen werden.

Im Auftrag

Michael Behr

