

Antrag auf Verlängerung eines Bodentrockenabbaus

Antrag auf Weiterbetrieb einer Lagerfläche für Boden

Hiermit beantragt die

Franz Degenhard GmbH & Co KG
Riethornweg 6
31303 Burgdorf

die Verlängerung der Abbaugenehmigung vom 23.09.1997 auf dem Flurstück 35, Flur 2 Hülptingsen
und
den Weiterbetrieb der Bodenlagerung auf dem Flurstück 34, Flur 2, Hülptingsen

Burgdorf, den 27.1.07



1. Erläuterungen

Die Fa. Franz Degenhard GmbH & Co KG betreibt in Hülptingsen südöstlich der Stadt Burgdorf eine Trockenabbaustätte für Sande und Kiese, die nach Abbauende wieder verfüllt werden soll. Auf dem benachbarten Grundstück wurde bis zum Ende des Jahres 2006 ein alter Bodenabbau verfüllt. Diese Arbeiten sind bis auf einige restliche Rekultivierungsarbeiten, die im Protokoll der letzten Schau der Abbaustelle am 4.12.2006 festgehalten sind, abgeschlossen.

2. Befristung der Abbaugenehmigung

Die Genehmigung für den Bodenabbau auf dem Flurstück 35, Flur 2, Hülptingsen läuft bis zum Jahr 31.12.2007. Ausdrücklich wird in der Genehmigung eine Verlängerung in Aussicht gestellt, wenn u.a. konjunkturelle Gründe eine Einhaltung der Frist verhindern.

Die Bauindustrie hat in den letzten Jahren eine starke Rezession durchlaufen. Dadurch bedingt wurde deutlich weniger Material aus der Abbaustätte entnommen. Das hat gleichzeitig bewirkt, dass eine Verfüllung, die Teil der Abbaugenehmigung ist, bislang noch nicht erfolgt ist und statt dessen die benachbarte Abbaustätte abschließend verfüllt wurde. Mit der Verfüllung des aktuellen Abbaus soll im Jahr 2007 begonnen werden.

3. Mengenangaben

Zur Zeit ist ca. ein Drittel der Grube abgebaut worden. Der Waldstreifen an der östlichen Seite steht noch weitestgehend. Die bisherige Zufahrt erfolgt über das benachbarte Flurstück, die nun verfüllte Abbaustätte.

Gesamtabbaumenge: ca. 163.000 cbm
bereits abgebaut: ca. 54.000 cbm

Die restliche Menge soll in den nächsten 10 Jahren abgebaut werden. Parallel dazu soll zeitlich versetzt die Verfüllung erfolgen, wie sie die Genehmigung vom 23.09.1997 vorsieht.

4. Zufahrt zur Abbaustätte

Bislang erfolgt die Zufahrt über das benachbarte Flurstück 34, weil u.a. hier die Verfüllung noch nicht abgeschlossen war und das Verfüllmaterial über diese Zufahrt angeliefert wurde. Diese Zuwegung ist ein alter, seit jeher bestehender Weg, den seinerzeit die Gemeinde Hülptingsen sogar durch ein Durchfahrtsverbotsschild, welches -zwar stark verwittert- noch heute dort steht, für den öffentlichen Verkehr gesperrt hatte. Dieser Weg ist auch in alten Karten eingezeichnet u.a. in der Deutschen Grundkarte.

Da in der Genehmigung vom 12.09.1979 sowie im Verlängerungsbescheid vom 31.12.2004 für den Abbau auf dem Flurstück 34 keinerlei Aussagen gemacht wurden, die den Weg betreffen, aber die Intention d.h. das Rekultivierungsziel offensichtlich durch die vollständige Verfüllung auf eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes abzielte, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Wiederherstellung des Weges vorgesehen war. Vor diesem Hintergrund ist der Passus unter Punkt 2 im Protokoll zur Abbaustättenschau vom 4.12.2006, wonach alle befestigten Fahrwege aus der Abbaustelle zu entfernen sind, nicht nachzuvollziehen.

Die für den aktuellen Abbaubereich vorgesehene Zufahrt ist an der Ostgrenze des Flurstücks 35 geplant. Hierzu ist aber ein ca. 50-jähriger Kiefernbestand zu entfernen, der gleichzeitig abgebaut werden und die Zufahrt aufnehmen soll. In Rahmen der Eingriffsregelung wurden seinerzeit hierfür Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt.

5. Eingriffsregelung

Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Flora/Fauna sind vom Gesetzgeber gleichwertig nebeneinander benannt worden. Erhebliche Beeinträchtigungen auf die einzelnen Güter müssen ggfs. untereinander abgewogen werden. In der Vergangenheit wurden dabei leider die Belange des Klimaschutzes gegenüber den anderen Naturgütern zu selten gewichtet. Die Folgen dessen sind inzwischen wissenschaftlich bestätigt und unübersehbar.

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob es überhaupt aus Sicht des Naturschutzes Sinn macht, eine bestehende Zufahrt auf dem Flurstück 34, die ohnehin als Weg zu erhalten ist, zurückzubauen und damit vorzeitig einen Waldbestand zu roden, der durchaus noch einige Jahre in voller Funktion erhalten werden könnte. Die zeitliche Lücke, die sich für die Funktionsfähigkeit der Ersatzpflanzungen ergibt, die ja erst in einigen Jahren im vollen Umfang zum Tragen kommen kann, wäre damit weitaus kleiner. Darüberhinaus sind mit dem Rückbau und der Neuschaffung der Zufahrten erhebliche Umweltbelastungen verbunden.

6. Umweltbelastungen durch Wegerück- und -neubau

Zur Zeit beträgt die Länge der Fahrstraße d.h. der Zufahrt bis zum hinteren Abbauabschnitt auf dem Flurstück 35 ca. 395 m. Bei einer durchschnittlichen Breite von 5 m und Ausbaustärke von 0,30 m ergibt sich ein Volumen von 592,5 cbm Mineralgemisch. Um diese Menge aus dem Gelände zu entfernen, d.h. profilgerecht lösen und aufladen, würde ein Radlader ca. 29,6 Std.¹ benötigen. Pro Stunde ergibt das einen CO₂-Ausstoß von ca. 10,773 kg (15 km/Std. und 718,813 g/Fzkm, Schweres Nutzfahrzeug, Bauj. 1995²). Das Fahrzeug, welches dann das Material zur neuen Zufahrt fährt, würde ebenfalls ca. 29,6 Std. in Betrieb sein. Um die neue Zufahrt anzulegen, müsste der Radlader wiederum ca. 360 cbm einbauen und verdichten. Was einem Zeitaufwand von 24 Std. entspricht. Das macht insgesamt 83,2 Std. und entspricht einem CO₂-Ausstoß von 896 kg. Diese Umweltbelastung mit CO₂ ist vermeidbar!!!

Die Feinstaubbelastung und die weiteren Emissionen kämen noch hinzu.

Da der Gesetzgeber aber eindeutig geregelt hat, dass im Falle von vermeidbaren Eingriffen, diese zu unterlassen sind, bleibt nur als Alternative die Nutzung der bestehenden Zufahrt.

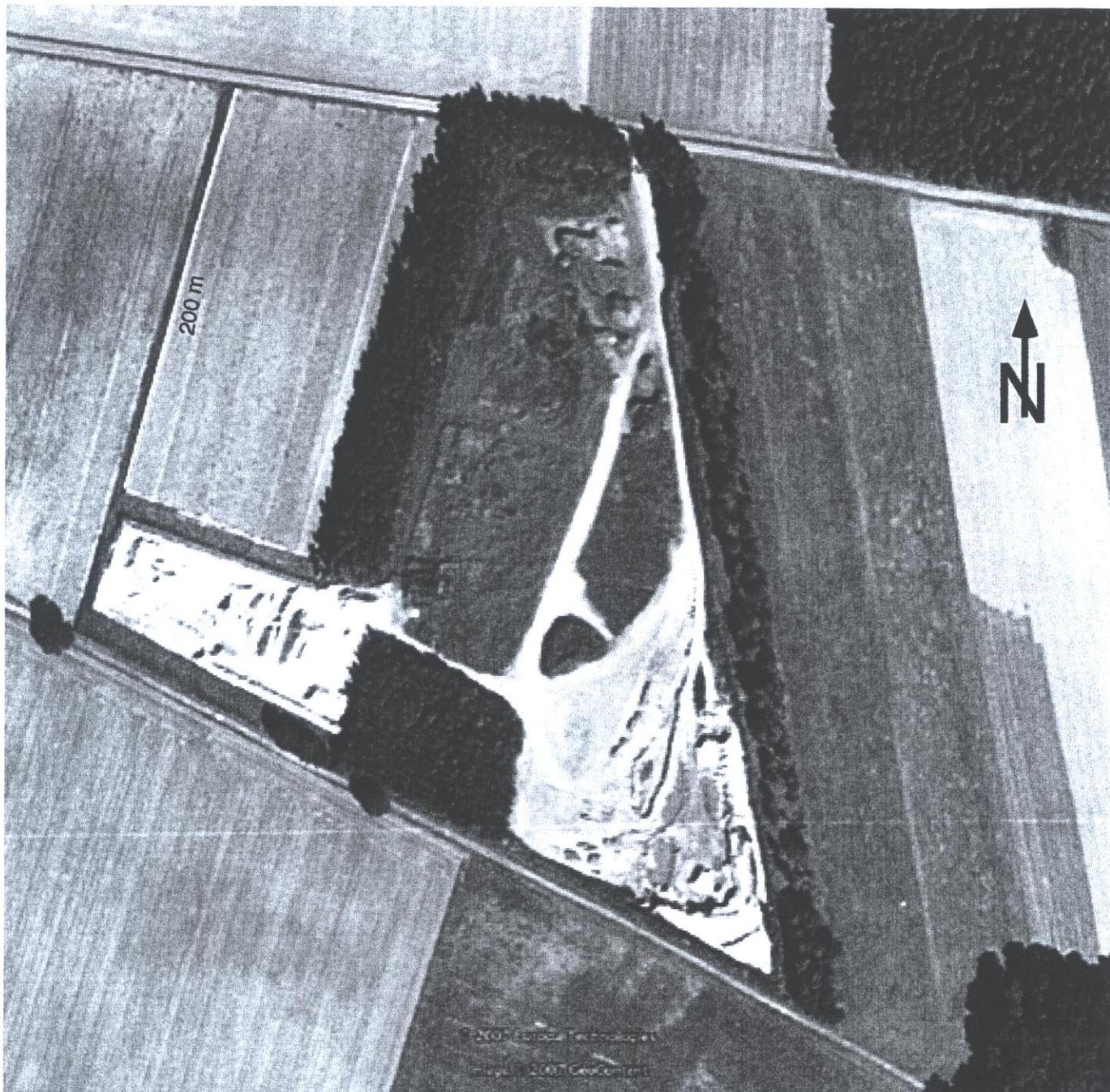
Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, die bestehende Zufahrt weiter zu nutzen und den Abbau und die Verfüllung wie in der Genehmigung vorgesehen, von hinten nach vorn zur Straße hin zu betreiben. Die weitere Zufahrt erfolgt ebenfalls von hinten nach vorn, indem der Kiefernbestand dem Fortschreiten des Abbaus entsprechend entfernt und die Fläche abgebaut wird, anschließend aufgefüllt und die Zufahrt verlängert wird. Dieses Teilstück der Zufahrt auf dem Flurstück 35 wird nach Abschluss der Verfüllung wieder zurück gebaut.

7. Lagerung von Verfüllboden

Bislang wurde Boden, der zur Verfüllung der alten Abbaustelle angeliefert wurde, auf dem vorderen Teil dieser Abbaustätte abgelagert, geprüft und dann eingebaut. Diese Fläche ist ca. 300 qm groß und liegt direkt an der Zufahrt bzw. dem früheren Weg. Eine neue Fläche für die Zwischenlagerung in der aktuellen Abbaustelle ist noch nicht eingerichtet worden. Aus betrieblichen Gründen macht es Sinn, den bestehenden Lagerplatz weiter zu nutzen, da die anliefernden Lkws nur kurze Fahrwege innerhalb der Grube zurücklegen und nicht bis auf die Grubensohle des bestehenden Abbaus fahren müssen.

¹ Lt. Musterzeitwerttabellen der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung / Landschaftsbau e.V.

² Lt. Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA), Hrsg. UBA Deutschland, Österreich, BUWAL Schweiz, online-Version



Luftbild Stand 2003 (aktuelle Ausgabe)
Download Google Earth

