



Fernstraßen-Bundesamt, Ulrich-von-Hassell-Straße 74-76, 53123 Bonn

zur Veröffentlichung im Internet

Ulrich-von-Hassell-Straße 74-76
53123 Bonn

Tel.: 0341 49611-0

Referat P4

RefP4@fba.bund.de

www.fba.bund.de

— Feststellung über das Nichtbestehen der Pflicht zur
Umweltverträglichkeitsprüfung bei vorprüfungspflichtigen
Änderungsvorhaben gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 Gesetz über
die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Vorhaben: BAB 45 Ersatzneubau Talbrücke Rahmede

Bezug: Antrag vom 09.12.2022

Geschäftszeichen: P4/02-01-04-01#00061#0004

— Bonn, 27.01.2023

Seite 1 von 4

Bekanntgabe gemäß § 5 UVPG

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung
einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 7 Abs. 1, Abs. 5, Anlage 3 UVPG. Die allgemeine Vorprüfung gemäß § 7 UVPG hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das o. g. Vorhaben nicht erforderlich ist, da es keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. b) UVPG, das der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 i. V. m. § 7 UVPG unterliegt, da es die Änderung einer Bundesautobahn zum Gegenstand hat.



Seite 2 von 4

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen, Außenstelle Hagen (im Folgenden: Vorhabenträgerin) bittet mit Schreiben vom 09.12.2022, eingegangen beim Fernstraßen-Bundesamt am 29.12.2022, gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr.1 UVPG um die Prüfung, ob für das von ihr geplante Vorhaben BAB 45 Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede (im Folgenden: Talbrücke) zwischen der Anschlussstelle (AS) Lüdenscheid und der AS Lüdenscheid Nord inklusive Anpassung der Entwässerungseinrichtungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist oder nicht. Die gemäß § 7 Abs. 4 UVPG zur Vorbereitung der Vorprüfung erforderlichen Angaben wurden in Form eingereicherter Unterlagen beim Fernstraßen-Bundesamt, Standort Bonn, Referat P 4, vorgelegt.

Die Talbrücke liegt auf dem Stadtgebiet der Stadt Lüdenscheid im Märkischen Kreis südlich der Autobahnanschlussstelle Lüdenscheid Nord. Die Talbrücke wurde in den Jahren 1965 bis 1968 errichtet; der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Hagen und der Anschlussstelle Lüdenscheid (damals Lüdenscheid-Ost) wurde im Oktober 1968 dem Verkehr übergeben. Mit einer Gesamtstützweite (Gesamtlänge) von 453 m und einer maximalen Höhe über dem Tal von ca. 70 m überspannt die Talbrücke das Rahmedetal sowie das von Nordwesten einmündende Eggenscheider Bachtal. Das gegenwärtige Bauwerk besteht aus einer einteiligen Stahlverbundkonstruktion mit insgesamt zehn Pfeilern und entspricht einem fünf-streifigen Querschnitt (Fahrtrichtung Dortmund zwei, Fahrtrichtung Frankfurt drei Fahrstreifen). Die Herstellung der Überbauten ist mittels Taktstiebbeverfahren vorgesehen und diese sollen mit jeweils vier Pfeilern je Teilbauwerk das Tal in einer Höhe von ca. 80 m überspannen. Der Ersatzneubau ist mit einem breiteren Regelquerschnitt, RQ 36B, als das Bestandsbauwerk geplant. Mit diesem Querschnitt soll die Möglichkeit eines späteren sechsstreifigen Ausbaus der BAB 45 entsprechend der Vorgaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) berücksichtigt werden.

Die wesentlichen Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht sind:

Mögliche erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurden anhand der Kriterien der Nummern 1 und 2 der Anlage 3 zum UVPG beurteilt, wobei insbesondere den Gesichtspunkten aus Nummer 3 der Anlage 3 zum UVPG Rechnung getragen wurde.

Erhebliche dauerhafte Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Der Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede beschränkt sich nach Art und Umfang auf die Fläche, die bereits durch das Bestandsbauwerk in Anspruch genommen wird. Der Einwirkbereich des künftigen Bauwerks bleibt somit auf den



bestehenden Einwirkbereich beschränkt. Es werden lediglich für die Dauer der Bauzeit Flächen für Baustellenzufahrten, Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen zur Andienung der Baustelle in Anspruch genommen. Die hierdurch bedingten temporären Beeinträchtigungen des Bodens, der Landschaft sowie von Pflanzen und Tieren sind aufgrund der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes nach Abschluss der Baumaßnahme und wegen der bereits im Bestand vorliegenden ausgeprägten anthropogenen Überformung des Vorhabenbereichs nicht erheblich. Ebenfalls nicht erheblich sind die Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere durch Baulärm) wegen ihres temporären Charakters und der geringen Anzahl der Betroffenen. Die anlagebedingte Netto-Neuversiegelung beschränkt sich auf die Brückenverbreiterung, den Bau der Widerlager sowie Fahrbahnanpassungen zur Anbindung des neuen Brückenbauwerks an die angrenzenden Fahrbahnabschnitte und hat einen Umfang von ca. 0,44 ha. Sie betrifft ebenfalls bereits stark anthropogen überprägte Strukturen und Böden. Mögliche Vegetationsflächenverluste bzw. entstehenden Beeinträchtigungen werden durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin z. B. Ausweisung von Bautabuzonen und einer Umweltbaubegleitung wirksam vermieden oder vermindert. Ferner werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verletzt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt können offensichtlich ausgeschlossen werden. Des Weiteren kommen emissionsarme Maschinen zum Einsatz, lärmintensive Bauaktivitäten werden gebündelt und werden zudem temporär begrenzt. Durch die Neugestaltung der Entwässerung (insbesondere der gefassten Entwässerung statt Freifallentwässerung wie bislang) ist insgesamt sogar von einer Verbesserung des aktuellen Zustandes und somit letztlich von einer Verbesserung für das Schutzgut Wasser auszugehen. Nach Umsetzung der Baumaßnahme verbleiben somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter. Eine besondere Schwere und Komplexität der Auswirkungen, welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 3 Nr. 3.3 zum UVPG auslösen könnte, ist somit durch das geplante Vorhaben nicht gegeben, eine vertiefte Betrachtung der Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen ist daher nicht angezeigt.

Dem steht nicht entgegen, dass das Ersatzbauwerk mit einem breiteren Querschnitt RQ 36B geplant ist, wodurch die Möglichkeit eines späteren sechsstreifigen Ausbaus der BAB 45 entsprechend den Vorgaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) gegeben ist. Denn die Talbrücke Rahmede wird nach der Errichtung nicht für den sechsspurigen Verkehr freigegeben; vielmehr erfolgt die Fahrbahnmarkierung für die aktuell bestehenden fünf Fahrspuren sowie für einen überbreiten Standstreifen. Eine Änderung von Verkehrsführung und Verkehrsmenge ist mit dem Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede somit nicht verbunden. Mit dem Ersatzneubau werden sich vielmehr sogar positive Entlastungseffekte auf die innerstädtische Verkehrssituation der Stadt Lüdenscheid ergeben, die



Seite 4 von 4

durch die Sperrung der BAB 45 vom Verkehr auf den Umleitungsstrecken derzeit stark betroffen ist. Auch für den überregionalen Verkehr entfallen Umleitungsfahrten. Erst auf der Grundlage der späteren geplanten Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB 45 über den Bereich der Talbrücke Rahmede hinaus ist die Freigabe auch dieser Talbrücke für sechs Fahrspuren vorgesehen. Im Rahmen des hierfür zukünftig durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, in der auch die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG ermittelt und bewertet werden, die die vorliegend nicht relevante Freigabe der Talbrücke Rahmede für den sechsspurigen Verkehr betreffen.

Andere bestehende oder zugelassene Vorhaben sind im Einwirkraum des geplanten Vorhabens nicht anzutreffen – ein Zusammenwirken der Auswirkungen mit Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben ist daher für den Ersatzneubau nicht zu besorgen. Grenzüberschreitende Auswirkungen sind aufgrund der Entfernung zur nächsten Landesgrenze sicher auszuschließen.

Hinweise

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Fernstraßen-Bundesamtes sowie auf dem UVP-Portal des Bundes.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen sind unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des Bundes über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich. Sie können beim Fernstraßen-Bundesamt, Ulrich-von-Hassell-Straße 74-76, 53123 Bonn nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Hagenberg

Diese Bekanntgabe wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.