



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 Anhörungs- und Plan-
feststellungsbehörde

RefP4@fba.bund.de

www.fba.bund.de

— Feststellung über das Nichtbestehen der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei vorprüfungspflichtigen Änderungsvorhaben gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344) geändert worden ist

— Vorhaben: Bundesautobahn (BAB) 45 Ersatzneubau Talbrücke Ottfingen

Bezug: Antrag vom 27.09.2023

Geschäftszeichen: P4/02-01-04-01#00089#0004

Bonn, 02.01.2024

Seite 1 von 4

Bekanntgabe gemäß § 5 Abs. 2 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 UVPG i. V. m. § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 und Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 S. 2 und 3, Abs. 5 UVPG und der Anlage 3 zum UVPG.

Gegenstand des Verfahrens ist die Talbrücke Ottfingen an der BAB 45 (im Folgenden: Talbrücke) zwischen der Anschlussstelle (AS) Freudenberg und der Autobahnkreuz (AK) Olpe-Süd. Die Talbrücke befindet sich im Kreis Olpe innerhalb der Gemeinde Wenden nördlich der Ortschaft Ottfingen. Im Rahmen des Lückenschlusses der BAB 45 zwischen Gießen und Hagen wurde die



Talbrücke seinerzeit durch das Autobahnneubauamt als interner Dienstleister des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe gebaut und im Jahre 1971 für den Verkehr freigegeben. Mit einer Gesamtstützweite (Gesamtlänge) von 235 m und einer maximalen Höhe über einem seichten Tal von ca. 35 m überspannt die Talbrücke landwirtschaftliche Flächen, im Aufwuchs befindliche Flächen, zwei Wirtschaftswege (befestigt und unbefestigt) sowie ein in einer erdverlegten Betonverrohrung geführtes Fließgewässer. Das gegenwärtige Bauwerk besteht aus einer sieben-feldrigen Spannbetonbrücke. Die Überbauten sind als zwei-stegige Plattenbalken hergestellt, die Unterbauten mit sechs Pfeilerpaaren je Teilbauwerk sind in Stahlbetonbauweise ausgeführt und flach gegründet. Das Bestandsbauwerk besitzt zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung bei einer Gesamtbreite von 30,50 m und entspricht daher einem vier-streifigen Querschnitt. Die Herstellung der künftigen Überbauten erfolgt aufgrund der geringen mittleren Höhe über Tal und einer maximalen Höhe von ca. 35 m sowie der vorliegenden Geometrie der Trassierung abschnittsweise auf einem bodengestützten Traggerüst in Ortbetonbauweise. Ausgeführt werden die Überbauten als ein-zellige Spannbetonhohlkästen. Künftig soll die Talbrücke mit vier Pfeilern je Teilbauwerk das Tal überspannen. Der Ersatzneubau ist mit einem breiteren Regelquerschnitt, RQ 36B, als das Bestandsbauwerk geplant. Mit diesem Querschnitt soll die Möglichkeit eines späteren sechs-streifigen Ausbaus der BAB 45 entsprechend der Vorgaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) berücksichtigt werden.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen, Außenstelle Netphen (im Folgenden: Vorhabenträgerin) beantragte gemäß § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UVPG beim Fernstraßen-Bundesamt, Referat P 4, mit Schreiben vom 27.09.2023, hier eingegangen am 29.09.2023, die Feststellung, ob für das von ihr geplante Vorhaben „BAB 45 Ersatzneubau der Talbrücke Ottfingen“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist oder nicht. Die gemäß § 7 Abs. 4 UVPG zur Vorbereitung der Vorprüfung erforderlichen Angaben wurden in Form eingereichter Unterlagen beim Fernstraßen-Bundesamt, Standort Bonn, Referat P 4, am 13.11.2023 vorgelegt.

Bei dem o. g. Vorhaben handelt es sich um einen Ersatzneubau ohne Kapazitätserweiterung und mithin um ein Änderungsvorhaben i. S. d. § 2 Abs. 4 Nr. 2 lit. b) UVPG, das der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 1, Abs. 4 i. V. m. § 7 UVPG unterliegt, da für den ursprünglichen Bau der BAB 45 in dem hier gegenständlichen Abschnitt keine UVP durchgeführt wurde und nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG für den Bau von Bundesautobahnen eine UVP-Pflicht besteht, wobei keine Größen oder Leistungswerte vorgeschrieben sind.

Die allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Absatz 4 i. V. m. § 7 UVPG hat ergeben, dass eine UVP für das o. g. Vorhaben nicht erforderlich ist, da es keine



Seite 3 von 5

erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Mögliche erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurden anhand der Kriterien der Nrn. 1 und 2 der Anlage 3 zum UVPG beurteilt, wobei insbesondere den Gesichtspunkten aus Nr. 3 der Anlage 3 zum UVPG Rechnung getragen wurde.

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

Erhebliche dauerhafte Beeinträchtigungen der Schutzgüter i. S. d. § 2 Abs. 1 UVPG sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Der Ersatzneubau der Talbrücke beschränkt sich nach Art und Umfang auf die Fläche, die bereits durch das Bestandsbauwerk in Anspruch genommen wird. Der Einwirkungsbereich des künftigen Bauwerks bleibt somit auf den bestehenden Einwirkungsbereich 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 Vorhabensbereichs nicht erheblich. Ebenfalls nicht erheblich sind die Auswirkungen auf den Menschen (insbesondere durch Baulärm) wegen ihres rein temporären Charakters und eines ausreichend großen Abstandes zwischen der Wohnbebauung und dem Emissionsort. Die Neuversiegelung unter Berücksichtigung auch der zu entsiegelnden Flächen beschränkt sich auf die Bereiche der Brückenpfeiler sowie Erweiterungen im Bereich der Widerlager sowie Verziehbereiche zur Anbindung des neuen Brückenbauwerks an die angrenzenden Fahrbahnabschnitte und hat einen Umfang von ca. 0,46 ha. Sie betrifft ebenfalls bereits stark anthropogen überprägte Strukturen und Böden. Mögliche Vegetationsflächenverluste bzw. entstehende Beeinträchtigungen für Biotope werden durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin wie z. B. Vegetationsschutzzäune und eine Umweltbaubegleitung wirksam vermieden oder vermindert. Ferner ist das Vorhaben unter Einhaltung der beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen mit den Anforderungen des nationalen und europäischen Naturschutzrechts vereinbar. Unter dieser Voraussetzung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240) geändert worden ist, nicht verletzt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt können offensichtlich ausgeschlossen werden. Des Weiteren werden lärmintensive Bauaktivitäten gebündelt und zudem tem-



porär begrenzt. Durch den Betrieb einer temporären Regenwasserbehandlungsanlage wird eine qualitativ verschlechterte Einleitung von Niederschlagswasser wirksam verhindert. Nach Umsetzung der Baumaßnahme verbleiben somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter. Eine besondere Schwere und Komplexität der Auswirkungen nach Anlage 3 Nr. 3.3 zum UVPG, welche eine UVP 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 sechs-streifigen Ausbaus der BAB 45 entsprechend den Vorgaben des aktuellen BVWP 2030 gegeben ist. Denn nach der Fertigstellung des Ersatzneubaus der hier betroffenen Talbrücke werden lediglich die vier im Bestand vorhandenen Fahrstreifen freigegeben. Die Talbrücke erhält dann eine Fahrbahnmarkierung nach RQ 31B mit überbreiten Standstreifen. Eine Änderung der Verkehrsführung und Verkehrsmenge ist aufgrund des Ersatzneubaus der Talbrücke somit nicht zu erwarten. Auch ist davon auszugehen, dass für den überregionalen Verkehr keine Umleitungsfahrten entstehen. Erst auf der Grundlage der späteren geplanten Planfeststellung für den sechs-streifigen Ausbau der BAB 45 über den Bereich der Talbrücke hinaus ist die Freigabe auch dieser Talbrücke für sechs Fahrspuren vorgesehen. Im Rahmen des hierfür zukünftig durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens wird eine UVP 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 für den sechs-spurigen Verkehr betreffen.

Im Wirkraum des Vorhabens befindet sich die Rastanlage Brüner Höhe. Der auf der Raststätte anfallende Niederschlag wird zwar in der Regenwasserbehandlungsanlage unter der Talbrücke behandelt; ein Zusammenwirken ruft jedoch keine nachteiligen Umweltauswirkungen i. S. d. UVPG hervor. Andere bestehende oder zugelassene Vorhaben sind im Einwirkraum des geplanten Vorhabens nicht anzutreffen – ein Zusammenwirken der vorhabensbezogenen Auswirkungen mit Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben ist daher für den Ersatzneubau nicht zu besorgen. Grenzüberschreitende Auswirkungen sind aufgrund der großen Entfernung zur nächsten Staatsgrenze sicher auszuschließen.

Hinweise

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



Seite 5 von 5

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.