

Bekanntmachung

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG); Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b (Brücke über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach und die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg) im Zuge der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Gebiet der Stadt Ansbach; Bekanntmachung gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Die „Die Autobahn GmbH des Bundes“, Niederlassung Nordbayern, plant den Ersatzneubau des zwischen der AS Ansbach und der AS Lichtenau befindlichen Brückenbauwerks BW 745b im Zuge der A 6. Das Bauwerk überführt die A 6 über die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg sowie die GVS Brodswinden – Winterschneidbach. Das neue Bauwerk besteht nach der Planung aus zwei Teilbauwerken (je Richtungsfahrbahn ein Teilbauwerk) und wird an Ort und Stelle des bestehenden Bauwerks in gleicher Achs- und Höhenlage wie dieses errichtet. Im Bereich des Bauwerks wird die A 6 bereits mit der für einen 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt notwendigen Breite ausgeführt. Nach Ende der Bauarbeiten stehen dem allgemeinen Verkehr aber (zunächst) wie bislang nur drei Fahrstreifen in Richtung Heilbronn sowie zwei Fahrstreifen in Richtung Nürnberg zur Verfügung; sechs Fahrstreifen sind auch im Bereich des Bauwerks erst nach dem geplanten 6-streifigen Ausbau der Autobahn im betreffenden Streckenabschnitt befahrbar.

Die Planung umfasst auf Grund des im Brückenbereich vorgesehenen Querschnitts auch bauliche Anpassungen an der A 6 in den beidseits an das Bauwerk unmittelbar anschließenden Streckenabschnitten. Die vorgesehenen streckenbaulichen Anpassungen erstrecken sich insgesamt auf eine Länge von etwa 970 m (Bau-km 744+915 – 745+885). Dabei kommt auf einer Länge von etwa 280 m der Fahrbahnquerschnitt, der für sechs Fahrstreifen Platz bietet, zum Einsatz (Bau-km 745+220 – 745+500). Überdies sind sowohl östlich als auch westlich des Brückenbauwerks Fahrbahnverbreiterungen notwendig, um während der Bauzeit den Verkehr sicher führen zu können; die beiden Richtungsfahrbahnen werden hier um etwa 0,5 m bzw. ca. 1 m verbreitert.

Die im vom Vorhaben betroffenen Bereich der A 6 existierenden Entwässerungsanlagen werden an die durch die Planung neu entstehenden Gegebenheiten angepasst. Zudem werden eine Sedimentationsanlage sowie ein Absperrschacht neu errichtet. In dem Fall, dass auf der A 6 – etwa bei Unfällen – wassergefährdende Stoffe oder dgl. austreten, kann mit Hilfe dieser Anlagen in ihrem Wirkungsbereich ein Abfließen von kontaminiertem Straßenoberflächenwasser in die Vorfluter verhindert werden. Die Sedimentationsanlage reinigt außerdem in ihrem Einzugsbereich das auf den Autobahnverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser vor dem Weiterfließen in den Vorfluter vor. Um diese Sedimentationsanlage regelmäßig warten zu können, ist bei Bau-km 745+640 eine Betriebszufahrt an der Richtungsfahrbahn Heilbronn vorgesehen.

Um den Ersatzneubau des Brückenbauwerks durchführen zu können, werden nach der Planung nördlich und südlich der A 6 Baustraßen angelegt, die über die GVS Gösseldorf – Winterschneidbach angedient werden. Zur Errichtung des bei Bau-km 746+129 vorgesehenen Absperrungsschachts ist ebenso eine Baustraße vorgesehen, die über einen zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg zu erreichen ist. Die Baustraßen werden nach Ende der Bauarbeiten wieder zurückgebaut.

Die Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG für das o. g. Vorhaben nicht erforderlich ist, da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Für diese Feststellung sind folgende Gründe maßgeblich:

Die vorhabensbedingten Auswirkungen bleiben im Wesentlichen kleinräumig auf das Umfeld des Bauwerks BW 745b beschränkt. Tief greifende Veränderungen sind mit dem Vorhaben weder unmittelbar verbunden noch werden solche mittelbar angestoßen bzw. in Gang gesetzt.

Das Ausmaß der bereits heute von der A 6 ausgehenden betriebsbedingten Belastungen für ihr Umfeld in Form von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen verändert sich durch das Vorhaben nicht. Auf Grund der hohen Vorbelastung aus dem Verkehr auf der A 6 werden auch die bedingt durch die Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens zeitweilig zusätzlich eintretenden Beeinträchtigungen durch Immissionen nicht bzw. kaum wahrzunehmen sein; sie werden durch die Emissionen des Straßenverkehrs überlagert werden.

Durch das Vorhaben werden im Wesentlichen keine naturschutzfachlich höherwertigen Flächen beansprucht. Soweit kleinflächig derartige Flächen betroffen sind, werden sie nur zeitweilig während der Bauzeit herangezogen. Nach Ende der Bauarbeiten werden die Flächen wieder rekultiviert; sie werden sich dadurch zumindest nach gewisser Zeit wieder zu einem dem jetzigen Zustand vergleichbaren hin entwickeln, nachdem die betreffenden Flächen zumindest mittelfristig wiederherstellbar sind. Neben der kleinflächigen baubedingten Betroffenheit von mittelfristig wiederherstellbaren gesetzlich geschützten Biotopflächen sind keine weiteren durch Naturschutzrecht geschützten Gebiete oder Objekte vom Vorhaben betroffen.

Für besonders bzw. streng geschützte Fledermaus- und Vogelarten führt das Vorhaben im Wesentlichen nur zu für eine gewisse Dauer wirkenden Beeinträchtigungen; diese entstehen vornehmlich durch die baubedingte Beseitigung von Gehölzen, die entlang der Trasse der A 6 stehen. Mit Hilfe der von der Vorhabensträgerin nach Ende der Bauarbeiten vorgesehenen Neupflanzung von Gehölzen entlang der Autobahntrasse werden aber nach einer gewissen Zeit wieder den jetzt vorhandenen Gehölzstrukturen vergleichbare Strukturen vor Ort zu finden sein, die die jetzt den noch bestehenden Gehölzbeständen im ökologischen Funktionsgefüge zukommenden Funktionen als Leitstrukturen bzw. Brutlebensräume in gleicher Weise übernehmen können. In der Zeit zwischen der Beseitigung der Gehölzbestände und dem Erreichen eines dem jetzigen Zustand vergleichbaren Zustands hinsichtlich der Gehölzausstattung im Umfeld der Autobahn stellen die von der Vorhabensträgerin entlang des vorhabenbetroffenen Bereichs der Autobahn vorgesehenen Ersatzleitstrukturen für Fledermäuse sicher, dass sich strukturgebunden fliegende Fledermausarten auch in dieser Zeit an linearen Strukturen orientieren können; hierdurch werden die durch das Fehlen der Begleitgehölze entstehenden Beeinträchtigungen aufgefangen. Für in Gehölzen brütende Vogelarten gibt es in der Umgebung auf Grund der dortigen strukturellen Ausstattung genügend Ausweichmöglichkeiten, auf die sie in dieser Zeit zurückgreifen können. Das für eine gewisse Zeit nicht zu vermeidende Fehlen von die Autobahn begleitenden Gehölzen führt damit weder für Fledermäuse noch für Vögel zu nachhaltigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Vögel während des Brutgeschäfts durch die baubedingte Beseitigung der Gehölze selbst werden durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehene Beschränkung der Gehölzrodung auf Zeiten außerhalb der Vogelbrutzeit unterbunden.

Die nachteiligen Auswirkungen der mit dem Vorhaben verbundenen Flächenversiegelung auf die Grundwasserneubildung sind wegen des vergleichsweise überschaubaren Umfangs der Versiegelung sowie mit Blick darauf, dass das Umfeld der Autobahn weitgehend unversiegelt ist, nicht von besonderem Gewicht. Unmittelbare Eingriffe in das Grundwasser sind im Rahmen des Vorhabens nicht geplant. Auch in Oberflächengewässer sieht die Planung der Vorhabensträgerin keine Eingriffe vor. Für derartige Gewässer entstehen auch mittelbar keine greifbaren nachteiligen Auswirkungen. Die vorgesehene Sedimentationsanlage führt im Gegenteil durch die von ihr bewirkte Vorreinigung des aus ihrem Einzugsbereich abfließenden Straßenoberflächenwassers zu einer Entlastung des nachfolgenden Vorfluters von stofflichen Eintragungen. Die Sedimentationsanlage sowie der an anderer Stelle vorgesehene Absperrschacht ermöglichen es zudem, unfallbedingte Einträge von wassergefährdenden Stoffen und dgl. in die Vorfluter bei Bedarf zu unterbinden. Auch hierdurch entsteht ein Entlastungseffekt. Die mit dem Vorhaben verbundene Vergrößerung der befestigten Fahrbahnlflächen, von denen Oberflächenwasser abgeleitet wird, ist im Verhältnis nur gering; die damit verbundene geringfügige Erhöhung der abfließenden Wassermengen stellt für die Vorfluter kein Problem dar.

Der Umfang der dauerhaften Flächeninanspruchnahme bewegt sich noch in vergleichsweise überschaubarem Rahmen und beschränkt sich auf unmittelbar an die Autobahntrasse angrenzende Flächen, die erheblichen Immissionseinträgen aus dem Verkehr auf der Autobahn unterliegen. Ein vollständiger Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung beschränkt sich einer Fläche von weniger als 1 ha. Die nur während der Bauzeit in Anspruch genommenen Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert; insoweit entstehen keine nachhaltigen Auswirkungen.

Das Landschaftsbild im Umfeld des Bauwerks BW 745b ist heute schon durch verschiedene Verkehrswege, insbesondere auch das Trassenband der A 6, sowie durch verschiedene Freiflächen-Fotovoltaikanlagen vorbelastet. Dadurch, dass das neue Brückenbauwerk an Ort und Stelle des vorhandenen errichtet wird und sich dabei auch die Gestalt des Bauwerks nicht verändert, entstehen insoweit keine merklichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die schon erwähnte Sedimentationsanlage sowie die Betriebszufahrt zu dieser wirken optisch nur vergleichsweise kleinräumig; durch die entlang der Trasse der Art 6 vorgesehenen Gehölzanzpflanzungen nach Ende der Bauarbeiten werden diese beiden Vorhabensbestandteile zudem größtenteils optisch gegenüber der Umgebung abgeschirmt. Die visuelle Veränderung durch die baubedingte Beseitigung der Gehölze entlang der Autobahntrasse im Vorhabensbereich wirken wegen der nach Abschluss der Baumaßnahme vorgesehenen Gehölzanzpflanzungen nur für eine gewisse Zeit; nach Erreichen eines gewissen Aufwuchsstadiums wird sich der optische Eindruck des Autobahnkörpers wieder dem heute vorzufindenden annähern. Dementsprechend ergeben sich vorhabensbedingt auch keine dauerhaften Beeinträchtigungen für die Naherholung im Umfeld des Bauwerks BW 745b, zumal das Gebiet wegen der bereits bestehenden optischen Vorbelastungen ohnehin insoweit wenig attraktiv ist.

Auf die Schutzgüter Klima, Luft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter entfaltet das Vorhaben keine bzw. keine merklichen Auswirkungen.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung gemäß § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

Wolf
Ltd. Regierungsdirektor