



41-641/4-06-2020

**Vollzug der Wassergesetze;**

**Verlegung eines bestehenden Triebwerkskanals an der Breitenbrunner Laber auf dem Grundstück Fl.Nr. 70/11 der Gemarkung Wildenstein im Rahmen der Errichtung eines Radweges zwischen Dietfurt und Breitenbrunn durch die Stadt Dietfurt a.d. Altmühl, Hauptstr.26, 92345 Dietfurt a.d. Altmühl**

**Allgemeine Vorprüfung einer UVP-Pflicht**

Das Ingenieurbüro Lehner beantragte mit Antragsunterlagen vom 08.10.2019 im Auftrag der Stadt Dietfurt a.d. Altmühl eine wasserrechtliche Gestattung für die Verlegung eines bestehenden Triebwerkskanals an der Breitenbrunner Laber auf dem Grundstück Fl.Nr. 70/11 der Gemarkung Wildenstein im Rahmen der Errichtung eines Radweges zwischen Dietfurt und Breitenbrunn.

Dieses Vorhaben ist ein Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG. Nach § 68 Abs. 2 WHG kann dieses Vorhaben nur dann ohne Planfeststellungsverfahren genehmigt werden, wenn keine UVP erforderlich ist.

Gemäß § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 13.18.1 der Anlage 1 zum UVPG ist in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Das Landratsamt Neumarkt i.d.OPf. als zuständige Behörde prüft gemäß § 5 Abs. 1 UVPG auf Grundlage der Planunterlagen des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Ergibt die Prüfung, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind, so besteht eine UVP-Pflicht.

**1. Merkmale der Verlegung des Triebwerkskanals an der Breitenbrunner Laber**

**1.1 Größe und Ausgestaltung**

Im Bereich zwischen ca. Pr. 0+210 bis ca. Pr. 0+290 verläuft das südliche Ufer des bestehenden Triebwerkskanals auf Fl.Nr. 70/11, Gmkg. Wildenstein sehr nahe entlang der St. 2234. Auf einer Länge von ca. 50 m stellt die Böschung der St 2234 gleichzeitig die Uferböschung dar. Um die Radwegetrasse entlang der St 2234 führen zu können, soll der Triebwerkskanal auf einer Länge von ca. 90 m nach Norden verlegt bzw. begradigt werden. Der Anfang der geplanten Verlegung ist bei ca. Pr. 0+210. Das Ende der geplanten Verlegung ist bei ca. Pr. 0+295.

Der maximale Versatz ist bei ca. Pr. 0+260 und beträgt ca. 4,0 m. Der Eingriffsbereich umfasst somit ca. 610 m<sup>2</sup>.

Der Abschnitt des zu versetzenden Bereiches des Triebwerkskanals liegt ca. 195 m oberhalb des Triebwerksgebäudes und ca. 30 m unterhalb des Wehrbauwerks zum Altbach.

Der Versatz des Triebwerkkanals soll durch Aufschüttung des für die Radwegtrasse erforderlichen Uferstreifens im Süden und durch Abgrabung der entsprechenden Fläche entlang des Uferstreifens im Norden erfolgen.

Der Querschnitt des Triebwerkkanals, insbesondere die lichten Breiten am Ufersaum sowie an der Kanalsole, die Sohltiefe und das Sohlprofil und auch die Uferhöhen, insbesondere die der vorhandenen Erdwallaufschüttungen im Norden werden beibehalten bzw. in der neuen Lage des Triebwerkkanals wieder hergestellt.

Die südliche Uferböschung wird mit Wasserbausteinen gegen Auskolkung gesichert.

Bei ca. Pr. 0+294,5 quert die Radwegtrasse einen bestehenden Abflussgraben. Der Graben wird dazu mit einer Stahlbetonleitung DN 600 verrohrt.

### **1.2 Zusammenwirken mit anderen Vorhaben und Tätigkeiten**

Die Verlegung des Triebwerkkanals erfolgt aufgrund der geplanten Errichtung eines Radweges zwischen Dietfurt und Breitenbrunn, hat jedoch keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

### **1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Die erforderlichen Aufschüttungen des für die Radwegtrasse erforderlichen Uferstreifens im Süden sollen mit natürlichem Aushub und Gesteinsmaterial erfolgen (Vorabsiebung, Wasserbausteine u. dgl.). Der durch die Aufschüttung räumlich und flächenmäßig verdrängte Triebwerkkanalquerschnitt soll durch entsprechende Abgrabungen am Nordufer erfolgen. Insgesamt werden 176 m<sup>2</sup> dauerhaft befestigt. Die Triebwerkkanalverlegung auf einer Länge von 90 m stellt einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG dar. Es erfolgt diesbezüglich eine dauerhafte Beseitigung der Pflanzendecke auf einer Fläche von 102 m<sup>2</sup>.

## **2. Standort der Vorhaben**

### **2.1 bestehende Nutzung des Gebietes im Einwirkungsbereich des Vorhabens (Nutzungskriterien)**

Im Einwirkungsbereich der Triebwerkkanalverlegung liegen Erholungsgebiete, landwirtschaftliche Nutzflächen und die Triebwerkstation (Stromerzeugung) St. Bartlmä.

### **2.2 Qualitätskriterien der natürlichen Ressourcen im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

sind wie folgt gegeben:

- ✓ Unzerschnittener Raum nach BfN-Karte „Unzerschnittene verkehrsarme Räume > 100 km<sup>2</sup> in Deutschland“
- ✓ seltene Bodentypen, kulturhistorisch bedeutsame Böden
- ✓ Bereiche mit geringen anthropogenen Bodenveränderungen
- ✓ Oberflächengewässer (ohne Seitengräben an Verkehrswegen)
- ✓ Gebiete mit geringem Grundwasserflurabstand ( $\leq 2$  m)
- ✓ Karstgebiet
- ✓ anthropogen geprägter Triebwerkkanal mit Trapezquerschnitt – nach Verlagerung vollständige Wiederherstellung des Triebwerkkanals-Charakters

### **2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):**

sind wie folgt gegeben:

- ✓ Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes:
  - „Weiße, Wissinger, Breitenbrunner Laaber u. Kreuzberg bei Dietfurt“ Gebiets-Nr. 6935-371
  - „Trockenhänge im unteren Altmühltal mit Laaberleiten und Galgental“ Gebiets-Nr. DE7036371
  
- ✓ Landschaftsschutzgebiete und Naturparke gemäß den §§ 26 und 27 des Bundesnaturschutzgesetzes:
  - Naturpark und Landschaftsschutzgebiet „Altmühltal“ Gebiets-Nr. NP-00016 und LSG-00565.01
  
- ✓ gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes:
  - „Röhrichtstreifen an Mühlkanal der Breitenbrunner Laaber bei St. Bartlmä“ Biotop-Nr. 6935-1005-001

### **3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen**

Außer den vorübergehenden Beeinträchtigungen im Abflussverhalten während der laufenden Bauarbeiten durch die erforderliche Einengung für die Behelfsüberfahrt, werden keine negativen Auswirkungen erwartet. Die Verlegungsstrecke liegt ca. 200 m Strom aufwärts vor dem Triebwerksgebäude, noch oberhalb der bereits vorhandenen, querschnittsmaßgebenden Brücke.

Der im von der Verlegung betroffenen Abschnitt vorhandene Kanalquerschnitt wird vollumfänglich, in Breite und Tiefe, beibehalten bzw. wieder hergestellt.

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen werden durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen vollständig vermieden.

Die allgemeine Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben der Triebwerkskanalverlegung an der Breitenbrunner Laaber auf dem Grundstück Fl.Nr. 70/11 der Gemarkung Wildenstein im Rahmen der Errichtung eines Radweges zwischen Dietfurt und Breitenbrunn keine neuen negativen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zu erwarten sind. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht, da das Vorhaben nach Einschätzung des Landratsamtes Neumarkt i.d.OPf. keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären (§ 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

Diese Feststellung wird hiermit gem. § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG bekannt gemacht. Nach § 5 Abs. 3 UVPG ist diese Feststellung nicht selbständig anfechtbar. Die Unterlagen über die Vorprüfung können beim Landratsamt Neumarkt i.d.OPf., Nürnberger Str. 1, Zi. A 218, während der Öffnungszeiten oder nach Terminvereinbarung eingesehen werden.

Neumarkt i.d.OPf., den 01.09.2020  
LANDRATSAMT NEUMARKT I.D.OPF.

gez.  
Köse-Andre  
Regierungsrätin