

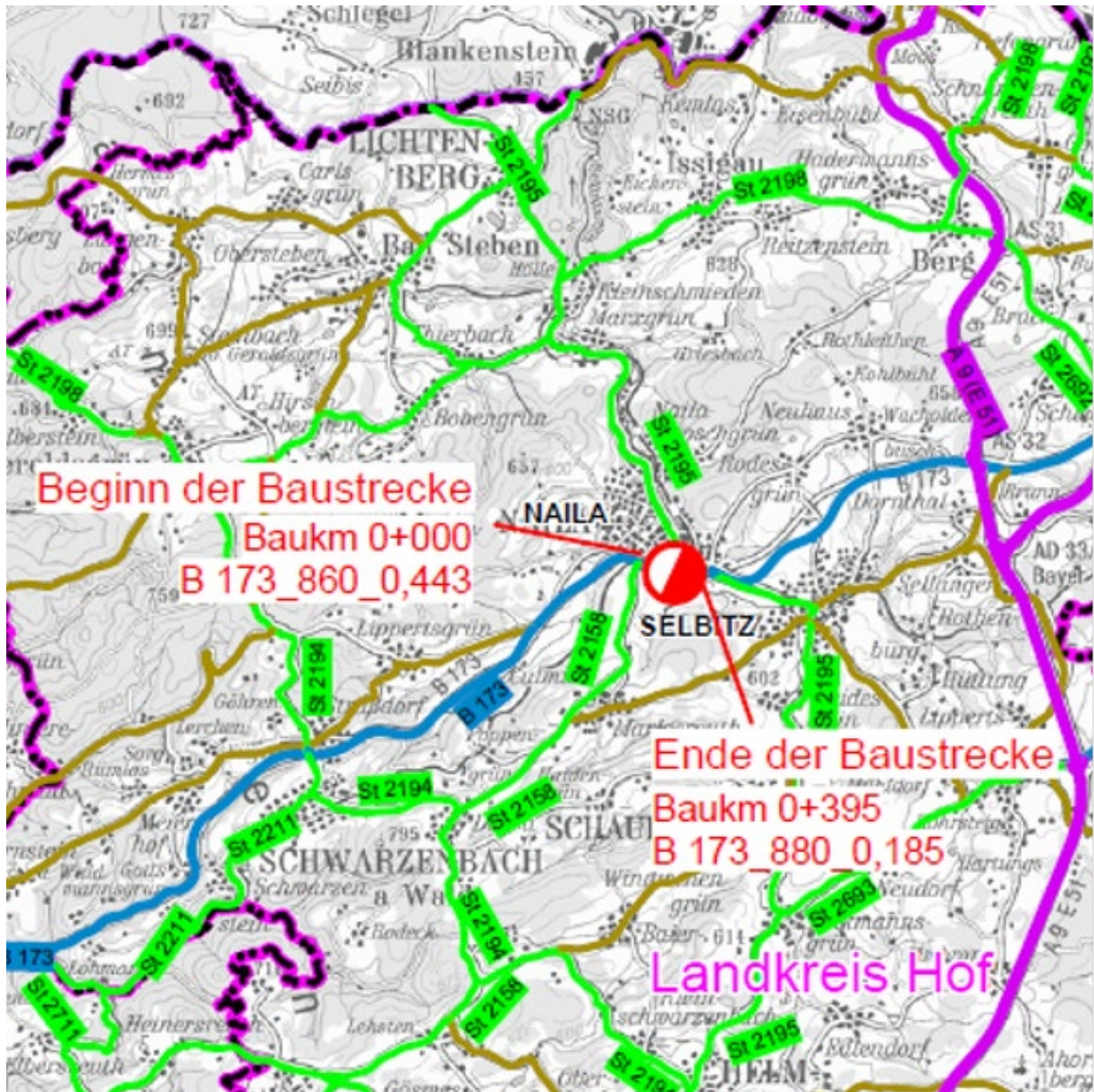


Planfeststellungsbeschluss

für den

Umbau des Knotenpunkts
der B 173 „Kronach–Hof“ mit der St 2195
von Bau-km 0+000 – Bau-km 0+395
(B 173_860_0,443 – B 173_880_0,185)
im Gebiet der Stadt Naila

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
A. TENOR	9
1 FESTSTELLUNG DES PLANS	9
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	9
3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN UND BEFREIUNGEN	10
3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen	10
3.1.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	10
3.1.2 Zurückweisungen	10
3.2 Unterrichtungspflichten	11
3.3 Ausbaustandard	11
3.4 Immissionsschutz	11
3.5 Natur-, Landschafts- und Artenschutz	12
3.6 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)	13
3.7 Land- und Forstwirtschaft	14
3.8 Denkmalschutz	14
3.9 Sonstige Belange – Belange der Leitungsträger	15
4 BERICHTIGUNGEN IN PLANUNTERLAGEN	16
4.1 Planunterlage 11 – Regelungsverzeichnis	16
5 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE	16
5.1 Inhalt	16
5.2 Planunterlagen	17
5.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	17
6 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	19
6.1 Nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG)	19
6.2 Nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)	20
7 KOSTENENTSCHEIDUNG	21
B. SACHVERHALT	22

1	BESCHREIBUNG DES VORHABENS	22
2	VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN	22
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	23
C.	ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	27
1	RECHTSGRUNDLAGEN UND RECHTSWIRKUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG	27
2	FORMELL-RECHTLICHE BEWERTUNG.....	28
2.1	Zuständigkeit.....	28
2.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	28
2.2.1	Umweltverträglichkeitsprüfung	28
2.2.2	Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten	29
3	MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG	30
3.1	Prüfungsmaßstab.....	30
3.2	Planrechtfertigung	30
3.2.1	Defizite des Bestands	31
3.2.2	Planungsziele.....	31
3.3	Planungsermessen	32
3.4	Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und der Belange von öffentlichem Interesse	32
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	32
3.4.2	Variantenabwägung	33
3.4.2.1	Beschreibung der Planungsvarianten	33
3.4.2.2	Beurteilung der Planungsvarianten	35
3.4.2.3	Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planungsvarianten	37
3.4.2.4	Ergebnisse des Variantenvergleichs.....	39
3.4.3	Technische Gestaltung	39
3.4.3.1	Ausbaustandard.....	39
3.4.3.2	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur technischen Gestaltung	41
3.4.4	Immissions- und Bodenschutz	44
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	44
3.4.4.2	Schutz vor Schadstoffbelastung.....	47
3.4.4.3	Bodenschutz	48
3.4.4.4	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Immissions- und Bodenschutz	49
3.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	49
3.4.5.1	Spezielles Naturschutzrecht.....	49
3.4.5.2	Allgemeines Naturschutzrecht	54
3.4.5.3	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege sowie zum Artenschutz	60
3.4.5.4	Ergebnisse der Prüfung des Belangs des Naturschutzes und zur Landschaftspflege sowie des Artenschutzes	61
3.4.6	Gewässerschutz.....	61
3.4.6.1	Entwässerungsabschnitte	62
3.4.6.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	62
3.4.6.3	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Gewässerschutz.....	64
3.4.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	65

3.4.8	Denkmalschutz	67
3.4.9	Sonstige öffentliche Belange.....	68
3.4.9.1	Belange der Leitungsträger.....	68
3.4.9.2	Bauzeitliche Belange.....	68
3.4.9.3	Entschädigungen für Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahmen	68
3.5	Würdigung und Abwägung privater Belange	68
3.5.1	Einwendungen, die mehrere Einwender vorgebracht haben.....	68
3.5.1.1	Alternative Ampellösung	68
3.5.1.2	Ausgestaltung von landwirtschaftlichen genutzten Wegen und Zufahrten in landwirtschaftliche Flächen	69
3.5.1.3	Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs und Mehrwege.....	69
3.5.1.4	PIK-Maßnahmen	69
3.5.1.5	Unternehmensflurbereinigung.....	69
3.5.2	Einwender P3.....	69
3.5.3	Einwender P4.....	70
3.5.4	Einwender P5.....	70
3.5.5	Einwender P6.....	70
3.5.6	Einwender P7.....	71
3.5.7	Einwender P8.....	71
3.5.8	Einwender P12.....	71
3.6	Ergebnis der Abwägung	71
4	BEGRÜNDUNG DER WASSERRECHTLICHEN ERLAUBNIS	72
4.1	Rechtsgrundlage.....	72
4.2	Erlaubnisvoraussetzungen.....	73
4.3	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis.....	75
5	BEGRÜNDUNG DER STRAßENRECHTLICHEN VERFÜGUNGEN..	77
5.1	Rechtsgrundlagen.....	77
5.2	Behandlung der Einwendungen und Forderungen zu den straßenrechtlichen Verfügungen	77
6	KOSTENENTSCHEIDUNG	78
D.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	79
E.	HINWEISE	79

Abkürzungsverzeichnis

A	Bundesautobahn
AbwV	Abwasserverordnung
A/E-Fläche	Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
A/E-Maßnahme	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
a.F.	alte Fassung
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
Bau-km	Baukilometer
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrswege- Schallschutzverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz

Regierung von Oberfranken

BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
CEF-Maßnahme	continuous ecological functionality-measures (vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)
D _{stro}	Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen
dB (A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nennweite
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
EÜV	Eigenüberwachungsverordnung
ff.	fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
FWK	Flusswasserkörper
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
G-Maßnahme	Gestaltungsmaßnahme
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Hs.	Halbsatz
i.V.m.	in Verbindung mit
Kfz/24 h	Kraftfahrzeuge je Tag
KG	Bayerisches Kostengesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd. Nr.	laufende Nummer
LS	Landstraße
m	Meter
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
öFW	öffentlicher Feld- und Waldweg

Regierung von Oberfranken

PIK	produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung
RAS-LP 4	Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege (Abschnitt vier)
Rn.	Randnummer
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RRB	Regenrückhaltebecken
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
RV	Regelungsverzeichnis
S.	Seite
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszählung
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VFS	Verbindungsfunktionsstufe
V-Maßnahme	Vermeidungsmaßnahme
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Bundesverwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WWA	Wasserwirtschaftsamt
ZTV LW	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss

A. Tenor

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau des Knotenpunkts der B 173 „Kronach–Hof“ mit der St 2195 in der Fassung des Plans vom 12.02.2015 wird mit den sich aus Punkt 3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 150.000
3		Übersichtsluftbild	1 : 5.000
5		Lageplan	1 : 1.000
6		Höhenpläne	
	1	Höhenplan B 173	1 : 2.500 / 250
	2	Höhenplan Verbindungsrampe	1 : 2.500 / 250
	3	Höhenplan St 2195 alt	1 : 2.500 / 250
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1		Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1 : 1.000
9.2		Maßnahmenblätter	
9.3		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10		Grunderwerb	
10.1		Grunderwerbsplan	1 : 1.000
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	
11		Regelungsverzeichnis	
12		Widmung, Umstufung, Einziehung	1 : 2.500
14		Straßenquerschnitt	
	1	Straßenquerschnitt B 173	1 : 50
	2	Straßenquerschnitt Verbindungsrampen	1 : 50
	3	Straßenquerschnitt St 2195 alt	1 : 50
17		Immissionstechnische Untersuchungen	
17.1		Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Berechnungen	
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1		Erläuterungen zu den wassertechnischen Untersuchungen	
18.2		Systemplan Regenrückhaltebecken mit Absetzbereich	1 : 200, 1 : 25
18.4		Fachbeitrag zur Oberflächenentwässerung	
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan	
19.1.1		Textteil	
19.1.2	1	Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.500
19.1.3		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	

Die Planunterlagen sind vom Staatlichen Bauamt Bayreuth unter dem Datum 12.02.2015 aufgestellt, die ergänzende Unterlage 18.4 datiert auf den 15.10.2020.

3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen und Befreiungen

3.1 Zusagen des Vorhabenträgers und Entscheidungen über Einwendungen

Regelungen und Maßnahmen, über die der Vorhabenträger im Verfahren Zusagen gemacht bzw. über die er mit Dritten Vereinbarungen getroffen hat, sind zu beachten und durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen (Punkt 2) oder im verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen oder Zusagen des Vorhabenträgers im Verfahren Berücksichtigung gefunden oder sich im Anhörungsverfahren auf andere Weise erledigt haben.

3.1.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Folgenden Stellungnahmen und Einwendungen wurde durch Regelungen unter Punkt 3 Rechnung getragen:

- Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden),
- Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom WWA Hof und den beteiligten Wasserbehörden),
- Auflagen zur Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Belange,
- Auflagen zur Berücksichtigung verschiedener weiterer Belange.

3.1.2 Zurückweisungen

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Grundsätzliche Einwände gegen das Straßenbauvorhaben,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflagen unter Punkt 3.4 hinausgehen,
- Forderungen nach Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter Punkt 3.5,

- Forderungen nach Maßnahmen zum Wasserschutz, soweit sie über die Auflagen unter Punkt 3.6 und 5.3 hinausgehen und

- Forderungen nach Regelungen zum bzw. Verzicht auf Grunderwerb und zur Entschädigung. Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens.

3.2 Unterrichtungspflichten

Der Vorhabenträger hat nachfolgende Beteiligte nach den entsprechenden Maßgaben zu informieren:

3.2.1 Der Telekom Deutschland GmbH ist über die Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, Dieselstraße 43, 90441 Nürnberg, rechtzeitig – mindestens drei Monate – vor Baubeginn schriftlich der Beginn und der Ablauf der Maßnahme anzuzeigen.

3.2.2 Die Windpark Espich Kabeltrasse GmbH & Co. KG, Speersort 10, 20095 Hamburg, ist bei der Notwendigkeit einer Kappung und anders gearteten Verlegung ihres Kabels rechtzeitig – mindestens vier Wochen vorher – zu verständigen.

3.2.3 Die LuK Helmbrechts GmbH, Postfach 1169, 95222 Helmbrechts, ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten zu informieren. Mit dem zuständigen Meister, Herrn Detlef Mann (Tel.Nr. 09252/704-205), ist vor Beginn der Bauarbeiten ein Ortstermin zu vereinbaren.

3.2.4 Mit der Bayernwerk Netz GmbH, Lilienthalstraße 7, 93049 Regensburg, ist die die Baumaßnahme rechtzeitig abzustimmen. Insbesondere der Einsatz von Hebewerkzeugen (Turmdrehkran, Autokran o. ä.), Bagger oder Baumaschinen ist in jedem Fall – mindestens vier Wochen vor Baubeginn – mit der Fachabteilung Bayernwerk Netz GmbH, abzustimmen, vor allem wenn der Drehkreis des Kranes die Baubeschränkungszone berührt oder in diese hineinragt. Entsprechende Arbeitshöhen sind mindestens einen Monat vor Baubeginn bei der Bayernwerk Netz GmbH abzufragen.

3.3 Ausbaustandard

Zwischen der Einmündung des Schauensteiner Wegs in die St 2195 und der Einmündung des neuen öFW wird – unter der Voraussetzung, dass die Stadt Naila vor Durchführung der Baumaßnahme die notwendigen Grundstücksteile zur Verfügung stellen kann – ein Geh- und Radweg angelegt.

3.4 Immissionsschutz

3.4.1 Die B 173 einschließlich der Rampen sowie die St 2195 alt erhalten einen lärmindernden Fahrbahnbelag, der gegenüber dem Referenzbelag einen D_{StrO} -Wert von -2,0 dB (A) aufweist.

- 3.4.2 Die durch die Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sollen auf die Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 3.4.3 In ihrem Anwendungsbereich sind die Regelungen der „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 29.08.2002 (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478) sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970 (MABl. 1/1970, S. 2) zu beachten.
- 3.4.4 Der Zulieferverkehr soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollen über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

3.5 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

- 3.5.1 Das Vorhaben greift teilweise in Randbereiche des Geltungsbereichs des Landschaftsschutzgebiets „Selbitztal mit Nebentälern“ ein. Die hierfür nach § 5 Abs. 1 Nr. 7 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Selbitztal mit Nebentälern“ im Gebiet des Landkreises Hof vom 30.10.1985, zuletzt geändert durch Verordnung vom 09.05.2005, erforderliche Erlaubnis wird erteilt.
- 3.5.2 Die notwendigen Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September eines Jahres) durchgeführt werden (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).
- 3.5.3 Die in Planunterlage 9 vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen sind umzusetzen.
- 3.5.4 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune und Hecken, Feuchtfelder und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleinen zu kennzeichnen und zu beachten.
- 3.5.5 Die A/E-Flächen sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Der Vorhabenträger übermittelt den Naturschutzfachbehörden hierzu die Gestaltungs- und Pflegepläne.
- 3.5.6 Die A/E-Flächen sind spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen. Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze zu verwenden.
- 3.5.7 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt.

- 3.5.8 Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen müssen zum Zeitpunkt des Straßeneingriffs wirksam sein.
- 3.5.9 Soweit es bautechnisch möglich ist und Gründe der Standfestigkeit nicht entgegenstehen, ist bei den süd-/westexponierten Böschungen auf eine Oberbodenandeckung und Einsaat zugunsten einer Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern zu verzichten.
- 3.5.10 Das vorgesehene Regenrückhaltebecken bei Bau-km 0+130 ist naturnah (Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien) zu gestalten.

3.6 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

- 3.6.1 Diese Planfeststellung umfasst die wasserrechtliche Planfeststellung gemäß §§ 68 Abs. 1, 67 Abs. 2 S. 3 WHG für den vom Vorhabenträger geplanten Eingriff in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Selbitz durch Aufschüttung eines Straßendamms zur Realisierung des Bauvorhabens und den Geländeabtrag zur Schaffung von Retentionsraum.
- 3.6.2 Der durch die Baumaßnahme verlorengelende natürliche Retentionsraum ist durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen umfangs-, funktions- und zeitgleich auszugleichen.
- 3.6.3 Umgestaltete Rohflächen sind unmittelbar nach ihrer Erstellung wieder zu begrünen und zu bepflanzen, um Gewässer schädigende Erosionen und Abschwemmungen zu verhindern.
- 3.6.4 Die Unterhaltung der Abgrabungsfläche obliegt dem Antragsteller. Insbesondere ist die Fläche im Rahmen der Unterhaltung dauerhaft für die Hochwasserrückhaltung freizuhalten. Anlandungen, Treibgut und dichter Bewuchs sind regelmäßig zu entfernen.
- 3.6.5 Im Überschwemmungsgebiet dürfen Erdaushub und Baumaterialien nur so zwischengelagert werden, dass keine Abflussbehinderungen eintreten und keine Abschwemmungen erfolgen können. Die Baustelleneinrichtungen müssen außerhalb des Überschwemmungsgebietes liegen.
- 3.6.6 Bauliche Anlagen bzw. Geländeauffüllungen sind im Überschwemmungsgebiet nicht zulässig. Durch die Maßnahme darf es in Bezug auf den Wasserstand und den Hochwasserabfluss zu keinen nachteiligen Veränderungen für die Ober-, An-, Hinter- und Unterlieger kommen.
- 3.6.7 Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind alle vom Bau herrührenden Ablagerungen und Einrichtungen aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.

- 3.6.8 Die innerhalb des Überschwemmungsgebietes erforderlichen Bauarbeiten sollen möglichst außerhalb der kritischen Hochwasserzeit, also von Mai bis Oktober durchgeführt werden.
- 3.6.9 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, das von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand und die Beschaffenheit des Gewässers und des Grundwassers ausgehen können.
- 3.6.10 Die Arbeiten in Gewässernähe sind so schonend wie möglich auszuführen. Baumaterialien und Aushub sind so zu lagern, dass sie bei Hochwasser oder Niederschlagsereignissen weder abgeschwemmt werden, noch eine Gewässerverunreinigung verursachen können. Die Lagerung von Betriebsstoffen (Treibstoff, Öl, Schmiermittel etc.) ist im Überschwemmungsgebiet nicht zulässig. Gleiches gilt für das Betanken von Baufahrzeugen und Geräten sowie Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen und Geräten. Baumaschinen sind während den arbeitsfreien Zeiten außerhalb des Überschwemmungsgebietes abzustellen.
- 3.6.11 Gewässertrübungen und Sedimenteinträge ins Gewässer sind auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Baubedingte Anlandungen sind unverzüglich nach der Maßnahme wieder aus den Gewässerbetten zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.12 Bei Hochwassergefahr sind der Vorhabenträger bzw. seine Beauftragten verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung der Maßnahme und zur Schadensabwehr zu treffen. Er hat sich selbst über die Hochwasserverhältnisse zu informieren.
- 3.6.13 Nach Abschluss der Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet sind innerhalb von vier Monaten Bestandspläne mit einem Nachweis des ausgeglichenen Retentionsraumvolumens (vorher – nachher) vorzulegen.

3.7 Land- und Forstwirtschaft

- 3.7.1 Die Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Flächen sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrecht zu erhalten. Soweit erforderlich, sind diese durch mit den Betroffenen abzustimmende, provisorische Zufahrten zu gewährleisten.
- 3.7.2 Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen, einschließlich der Grundstücksentwässerung ist während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen.

3.8 Denkmalschutz

Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und/ oder Funde beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren

Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden. In diesem Fall sind durch den Maßnahmenträger die Ausgrabungen zu beauftragen und zu finanzieren.

3.9 Sonstige Belange – Belange der Leitungsträger

Die im Planfeststellungsbereich befindlichen Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH – die 110-kV-Freileitung Hof–Naila–Münchberg, Leitung Nr. E5, Mast Nr. 74-RP 75 und das Umspannwerk Naila – sind in den Bauausführungsplänen mit zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die bestehende Leitungsschutzzone dieser Freileitung von jeweils 25,00 m beiderseits der Leitungsachse.

- 3.9.1 Das geplante Bauvorhaben muss so ausgeführt werden, dass die Stand- und Betriebssicherheit der Anlagen nicht gefährdet wird.

Die Bebaubarkeit unter Hochspannungsleitungen richtet sich nach DIN EN 50341-1 und DIN-VDE 0105-100. Demnach sind bei 110-kV-Leitungen unterschiedliche Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten. Bei der Ermittlung der Abstände ist unter der Leitung der größte Durchhang und seitlich der Leitung das größtmögliche Ausschwingen der Leiterseile bei Wind anzunehmen. Dies hat zur Folge, dass innerhalb der Baubeschränkungszone nur eine eingeschränkte Bebauung möglich ist.

- 3.9.2 Im Bereich der Freileitungen sind bei allen Bau- und Bepflanzungsmaßnahmen die gemäß den einschlägigen Vorschriften in der jeweils gültigen Fassung erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten.

Anpflanzungen innerhalb des Schutzzonenbereiches der Freileitung sind nur in Form von Gehölzen mit einer maximalen Aufwuchshöhe von 2,50 m zulässig, um den Mindestabstand zur Freileitung auf jeden Fall einzuhalten. Pflanzhöhen über 2,50 m sind gesondert abzustimmen. Geplante Bäume oder Sträucher, die in den Mindestabstandsbereich der Hochspannungsleitung wachsen oder bei Umbruch hineingeraten können, müssen durch den Grundstückseigentümer entschädigungslos zurückgeschnitten oder entfernt werden bzw. auf Kosten des Grundstückseigentümers vom Leitungsbetreiber entfernt werden.

- 3.9.3 Im Bereich der Leitung darf – abgesehen von den im Rahmen dieses Verfahrens beantragten Niveauveränderungen – ohne Zustimmung der Bayernwerk Netz GmbH, BAGE-DNLL, weder Erdaushub gelagert noch dürfen sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau erhöhen.

- 3.9.4 Antennen-, Blitzschutzanlagen, sowie Fahnenmasten und Laternen müssen nach den gültigen Bestimmungen (DIN VDE 0855 bzw. 0185) von einem anerkannten Fachmann errichtet werden und mit der Bayernwerk Netz GmbH abgestimmt werden.

3.9.5 Zäune im Bereich der Baubeschränkungszone sind aus isolierenden oder nichtleitenden Werkstoffen (z. B. kunststoffummantelter Maschendraht, Holz) aufzustellen. Pfeiler, Toranlagen und leitende Zäune sind zu Erden.

3.9.6 Das Sicherheitsmerkblatt der Bayernwerk Netz GmbH enthält Hinweise, die dem bauausführenden Personal zur Kenntnis zu geben und auch bei späteren Instandhaltungsarbeiten einzuhalten sind.

Auf die von den Bauberufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien „Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ und auf die Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (DGUV-V3) der Berufsgenossenschaften wird hingewiesen.

4 Berichtigungen in Planunterlagen

4.1 Planunterlage 11 – Regelungsverzeichnis

4.1.1 Der Rechtsabbiegestreifen von der St 2195 auf die Verbindungsrampe der B 173 (Bau-km 0+180 der St 2195 (alt) bis Bau-km 0+090 der St 2195 (alt) an der neuen Verbindungsrampe) ist in der Planunterlage 12 zeichnerisch zur Widmung als Bundesstraße (B 173) vorgesehen. In der lfd. Nr. 1.1 der Planunterlage 11 ist diese Regelung nicht verbal nachvollzogen.

Das Regelungsverzeichnis wird insofern berichtigt.

4.1.2 Der öFW Fl.Nr. 908 der Gemarkung Naila (lfd. Nr. 5.2 des RV) steht als nicht ausgebauter, öffentlicher Feld- und Waldweg gemäß Art. 54 Abs. 1 S. 2 BayStrWG in der Straßenbaulast derjenigen, deren Grundstücke über den Weg bewirtschaftet werden (Beteiligte). Die Beteiligten sind insofern – von Gesetzes wegen – weiterhin für den Unterhalt der Wegeverbindung zuständig.

Das Regelungsverzeichnis wird insofern berichtigt.

4.1.3 Der öFW Fl.Nr. 1021/2 der Gemarkung Naila (lfd. Nr. 5.3 des RV) steht als nicht ausgebauter, öffentlicher Feld- und Waldweg gemäß Art. 54 Abs. 1 S. 2 BayStrWG in der Straßenbaulast derjenigen, deren Grundstücke über den Weg bewirtschaftet werden (Beteiligte). Die Beteiligten sind insofern – von Gesetzes wegen – weiterhin für den Unterhalt der Wegeverbindung zuständig.

Das Regelungsverzeichnis wird insofern berichtigt.

5 Wasserrechtliche Erlaubnisse

5.1 Inhalt

Der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, das gesammelte Oberflächenwasser sowie anfallendes

Geländewasser in den Streckenabschnitten, in denen sich die B 173 und die vorhabenbedingt zu ändernden bzw. zu ergänzenden nachgeordneten Straßen und Wege unterhalb der Geländeoberkante befinden (Einschnittslage), nach Vorbehandlung im Regenrückhaltebecken in den Vorfluter Selbitz einzuleiten.

5.2 Planunterlagen

Der erlaubten Gewässerbenutzung liegen die unter Ziffer 2 der Entscheidung festgestellten Planunterlagen mit den ggf. vom amtlichen Sachverständigen (Wasserwirtschaftsamt Hof) durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

5.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

5.3.1 Folgende Einleitungsmenge darf an der Einleitungsstelle nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Bau-km	Vorfluter	Einleitungsmenge (l/s)	Vorbehandlung/Rückhaltung
E 1	0+150 rechts der St 2195 alt	Selbitz	45 (Drosselabfluss RRB 0-1)	ja/ja

5.3.2 Für die Sammlung und Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers ist folgendes zu beachten:

5.3.2.1 Durch die vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen ist eine schadlose Ableitung des gesammelten Oberflächenwassers sicherzustellen.

5.3.2.2 Die Entwässerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, betreiben und zu unterhalten.

5.3.3 Für die Behandlung des gesammelten Niederschlagswassers ist folgendes zu beachten:

5.3.3.1 Vor einer baulichen Umsetzung des Rückhaltebeckens sind die Bauwerkspläne nochmals mit dem WWA Hof abzustimmen.

5.3.3.2 Die Hochwasserentlastungen der geplanten Becken sind zu dimensionieren und mit geeignetem Pflaster zu sichern.

5.3.3.3 Der Auslauf ist absperrbar mittels Schieber zu gestalten.

5.3.3.4 Das Freibordmaß der Absetz- und Rückhaltebecken zwischen Dammkrone und höchstem Stauziel muss mind. 0,30 m betragen.

- 5.3.3.5 Der Zulauf von Oberflächenwasser aus der Fläche ist zu verhindern.
- 5.3.3.6 Die Entwässerungseinrichtungen (Absetz- und Rückhaltebecken) sind regelmäßig, nach Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen, nach dem Ende einer Frostperiode, nach Starkregen und nach langen Trockenperioden zu kontrollieren.
- 5.3.3.7 Im Absetzbecken abgelagerte Sinkstoffe sowie bereits geringe Mengen an Leichtflüssigkeiten sind regelmäßig zu entfernen und ordnungsgemäß zu beseitigen.
- 5.3.3.8 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der Becken sind deren Abläufe zu verschließen. Die sich im Becken ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos zu beseitigen. Straßenmeisterei und Feuerwehr sind entsprechend mittels Betriebsanweisung für den Notfall einzuweisen.
- 5.3.3.9 Der Abscheider und die Rohrleitungen sind nach jedem Schadensfall gründlich zu reinigen.
- 5.3.3.10 Falls das Regenrückhaltebecken aus betrieblichen Gründen abgelassen werden muss, ist dies so vorzunehmen, dass kein Schwall entsteht und unterliegende Gewässerstrecken und Anlagen nicht schädlich beeinflusst werden. Es ist zu vermeiden, dass Schlamm abgetrieben werden kann.
- 5.3.3.11 Beim Bau und Betrieb der Regenrückhaltebecken ist die RAS-Ew zu beachten.
- 5.3.3.12 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlage ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 5.3.3.13 Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen bezüglich der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 5.3.3.14 Baubeginn und -vollendung sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt rechtzeitig anzuzeigen.
- 5.3.4 Bei der Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers in die jeweiligen Gewässer ist folgendes zu beachten:
- 5.3.4.1 Die Einleitung gewährt die stets widerrufliche Befugnis, Niederschlagswasser von den Verkehrsflächen des Knotenpunkts mit der B 173 „Kronach–Hof“ mit

der Staatsstraße 2195 „Selbitztalstraße“ von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+395 im Gebiet der Stadt Naila, Landkreis Hof, einzuleiten.

- 5.3.4.2 Die Leistungsfähigkeit der Gräben ist nachzuweisen und die Einleitung mit dem jeweiligen Eigentümer des Grabens zu klären.
- 5.3.4.3 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädliche Konzentration an Schadstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder sonstige Verunreinigungen wie Ölschlieren aufweisen.
- 5.3.4.4 Die Unterhaltung der Verrohrung, in die Niederschlagswasser eingeleitet werden soll, obliegt dem Straßenbaulastträger.
- 5.3.4.5 Die Baumaßnahme ist so abzuwickeln, dass eine Verunreinigung der unterliegenden Gewässerstrecken und des Vorfluters weitgehend vermieden wird. Lassen sich Abschwemmungen und Ablagerungen nicht vermeiden, so sind diese zu Lasten des Antragsstellers laufend oder spätestens nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.
- 5.3.4.6 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse, insbesondere für den Gewässerschutz als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.
- 5.3.4.7 Nach Abschluss der Maßnahmen sind dem WWA Hof Bestandspläne der Entwässerungseinrichtungen vorzulegen.

6 Straßenrechtliche Verfügungen

6.1 Nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

Der Bereich der B 173 (alt) von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+395, der von der B 173 überbaut wird, bleibt Bestandteil der B 173.

Die neu zu errichtende Verbindungsrampe wird von Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+355 zur B 173 gewidmet. Der Rechtsabbiegestreifen von der St 2195 auf die Verbindungsrampe wird von Bau-km 0+180 der St 2195 (alt) bis Bau-km 0+090 der St 2195 (alt) an der neuen Verbindungsrampe ebenfalls zur B 173 gewidmet.

Gleiches gilt für die neu zu errichtenden Ein- und Ausfädelungstreifen, die sich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+150 links der B 173 (Einfädelungstreifen Nord), von Bau-km 0+359 bis Bau-km 0+394 links der B 173 (Ausfädelungstreifen Nord), von Bau-km 0+010 bis Bau-km 0+160 rechts der B 173 (Ausfädelungstreifen Süd) und von Bau-km 0+245 bis Bau-km 0+395 rechts der B 173 (Einfädelungstreifen Süd) erstrecken. Weiter werden die Ein- und Ausfahrtrampen von Bau-km 0+150 links der B 173 bis Bau-km 0+055 der St 2195 (alt) (Einfahrtrampe Nord), von Bau-km 0+160 rechts der B 173 bis Bau-km 0+050 der Verbindungsrampe (Ausfahrtrampe Süd) und von Bau-km

0+050 der Verbindungsrampe bis zum Bau-km 0+245 rechts der B 173 (Einfahrtrampe Süd) zur B 173 gewidmet.

Die Widmung wird gemäß § 2 Abs. 6 S. 2 i. V. m. Abs. 2 FStrG mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der neu zu bauenden Straßenbestandteile der B 173 wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11) und dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 12). Das Wirksamwerden der Verfügungen ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6.2 Nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

6.2.1 Widmung

Der Bereich der St 2195 (alt) von Bau-km 0+180 bis Bau-km 0+215, der von der St 2195 überbaut wird, bleibt Bestandteil der St 2195.

Die neu anzulegende Wegeverbindung parallel zur Verbindungsrampe wird von Bau-km 0+188 links der St 2195 bis Bau-km 0+235 rechts der B 173 zum ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg gewidmet.

Die Widmungen werden mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe wirksam werden, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen, Art. 6 Abs. 6 i. V. m. Abs. 3 BayStrWG.

6.2.2 Umstufung

Die Verkehrsbedeutung der Bereiche der St 2195 (alt), die im Zuge des Knotenpunktumbaus vom Ausfädelungsstreifen Nord und den neuen Rampen überbaut werden, ändert sich. Diese dienen nunmehr nicht mehr dem Durchgangsverkehr, sondern dem weiträumigen Verkehr. Sie werden daher als künftiger Bestandteil der B 173 zur Bundesstraße aufgestuft. Dies betrifft die Bau-km 0+243 bis Bau-km 0+359 links der B 173 und die Bau-km 0+243 links der B 173 bis Bau-km 0+180 der St 2195 (alt).

Die Aufstufung der St 2195 (alt) erfolgt mit der Maßgabe, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, Art. 7 Abs. 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG.

6.2.3 Einziehung

Die nicht mehr benötigten Verkehrsflächen der St 2195 (alt) verlieren von Abschnitt 460, Station 0,000 bis Abschnitt 460, Station 0,030 der St 2195 (alt) ihre Funktion und werden eingezogen.

Der öffentliche Feld- und Waldweg (alt) verliert vom Anschluss an die B 173 bei Bau-km 0+213 bis auf Höhe des Bau-km 0+305, jeweils rechts der B 173, seine Verkehrsfunktion und wird in diesem Bereich eingezogen.

Die Einziehung erfolgt mit der Maßgabe, dass die Einziehung jeweils mit der Sperrung des entsprechenden Straßen- und Wegeteiles wirksam wird, Art. 8 Abs. 1 und 5 i. V. m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG.

- 6.2.4 Die textlich dargestellten Änderungen sind mit weiteren Informationen auch in der Planunterlage 11 textlich und in der Planunterlage 12 zeichnerisch kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßen- und Wegeverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

7 Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diesen Beschluss werden weder Gebühren noch Auslagen erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den Umbau des Knotenpunktes der B 173 mit der St 2195 „Selbitztaalstraße“ auf dem Gebiet der Stadt Naila im Landkreis Hof.

Die B 173 dient im Planungsabschnitt raumstrukturell dem großräumigen Verkehr zwischen den Oberzentren Coburg/Bamberg (über die BAB A 73) und dem Oberzentrum Hof bzw. der BAB A 9. Die St 2195 verbindet im vorliegenden Streckenabschnitt das Grundzentrum Lichtenberg mit dem Mittelzentrum Naila.

Der betrachtete Knotenpunkt zwischen den beiden Wegeverbindungen weist eine ausgeprägte Übereck-Verkehrsbeziehung zwischen den Orten Naila und Hof auf. Er unterliegt einer hohen Verkehrsbelastung. Verkehrlich ist er jedoch nur ungenügend ausgebildet. Der zu überplanende Bereich liegt innerhalb einer Unfallhäufungsstrecke. Die vorliegende Maßnahme ist daher Teil des Verkehrssicherheitsprogramms Bayern 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“, Maßnahmenfeld „Umbau von unfallträchtigen Straßenbereichen im Landstraßennetz“ (vormals „Programm Sichere Landstraße“). Mit dem Programm sollen gezielt diejenigen Streckenbereiche im außerörtlichen Bestandsnetz der Bundes- und Staatsstraßen baulich verbessert werden, in denen in den letzten Jahren gehäuft schwere Unfälle aufgetreten sind.

Es ist vorgesehen, die bestehende Einmündung der St 2195 in die B 173 aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit in einen teilplanfreien Knoten umzubauen. Dazu wird der Knotenpunkt mit einer Verbindungsrampe und einem Brückenbauwerk im Zuge der B 173 ausgestattet. Die Maßnahme beginnt bei Station B 173_860_0,443, westlich der Einmündung der St 2195 in die B 173 und endet vor der Brücke über die Selbitz bei Station B 173_880_0,185. Auf der untergeordneten, einmündenden St 2195 liegt das Bauende im Bereich der alten Bahnbrücke über die Staatsstraße bei Station St 2195_460_0,220.

Vorhabenträgerin der Maßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland, die im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesstraßenverwaltung (Art. 90 Abs. 3, 85 GG) durch den Freistaat Bayern handelt. Dieser agiert hier wiederum durch das Staatliche Bauamt Bayreuth, Art. 62a Abs. 1 S. 2 lit. a BayStrWG.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Bedingt durch die Unfallhäufungen im vorliegenden Streckenabschnitt hat das Staatliche Bauamt Bayreuth im Jahr 2007 begonnen, Möglichkeiten zum verkehrssicheren Umbau des Knotenpunktes der B 173 mit der St 2195 südlich von Naila zu untersuchen. Im Jahr 2011 wurden diese Voruntersuchungen abgeschlossen. Der Knotenpunkt soll demnach teilplanfrei umgestaltet werden.

Andere Varianten wurden aus unterschiedlichen Gründen ausgeschieden (siehe auch 3.4.2.1).

Der Ausbau des vorliegenden Planungsabschnittes ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG) enthalten. Das Netz der Bundesfernstraßen wird grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG. Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben jedoch unberührt, § 3 FStrAbG. Im vorliegenden Fall handelt es sich lediglich um den Umbau des Knotenpunkts der B 173 mit der St 2195 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im bundesweiten Fernstraßennetz.

Die vorgesehene Umbaumaßnahme hat keine raumbedeutsamen Auswirkungen. Es werden keine neuen Straßen im bestehenden Straßennetz angelegt, sondern es wird lediglich der vorhandene Bestand an die Anforderungen eines sicheren und leistungsfähigen Straßennetzes angepasst. Insofern war im vorliegenden Fall auch kein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG erforderlich.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 12.02.2015 (eingegangen bei der Regierung von Oberfranken am 16.02.2015) beantragte das Staatliche Bauamt Bayreuth, für den Umbau des Knotenpunkts der B 173 „Kronach–Hof“ mit der St 2195 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+395 im Gebiet der Stadt Naila, Landkreis Hof, das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 13.03.2015 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen vom 12.02.2015 lagen – nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt „Wir im Frankenwald“ der Stadt Naila vom 27.03.2015 (Ausgabe 13/2015, Seite 15) – in der Zeit vom 30.03.2015 bis einschließlich Donnerstag, den 30.04.2015 bei der Stadt Naila zur allgemeinen Einsicht aus.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Naila oder der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und spätere Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, Art. 73 Abs. 4 S. 1 und 3 BayVwVfG. Hingewiesen wurde schließlich auch darauf, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da nach einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, §§ 3e Abs. 1 Nr. 2 und 3c Sätze 1 und

3 UVPG a.F. Die Einwendungsfrist endete somit gemäß Art. 73 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG am Donnerstag, den 14.05.2015.

Namentlich bekannte, nicht ortsansässige Betroffene wurden, soweit dies geboten erschien, von der Stadt Naila auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen hiergegen zu erheben, hingewiesen.

Die Regierung von Oberfranken gab folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- Landratsamt Hof
- Stadt Naila
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF), Bayreuth
- Amt für Ländliche Entwicklung (ALE) Oberfranken, Bamberg
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege (LfD)
- Bayernwerk AG, Bamberg
- Colt Technology Services GmbH, Frankfurt/Main
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayreuth
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Level 3 Communications, nunmehr: CenturyLink Communications Germany GmbH, München
- Licht- und Kraftwerke Helmbrechts GmbH, Helmbrechts
- Windpark Espich Kabeltrasse GmbH & Co. KG, Hamburg.

Außerdem wurden die Sachgebiete 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 52 (Wasserwirtschaft) an der Regierung von Oberfranken beteiligt.

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Äußerungsfristen hat die Regierung von Oberfranken das Staatliche Bauamt Bayreuth mit Schreiben

vom 22.07.2015 gebeten, sich zu den eingegangenen Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Bei der Bearbeitung der Einwendung eines Leitungsträgers stellte sich heraus, dass dieser seinerseits auf einer – vom Straßenbauvorhaben betroffenen – Fläche ein Umspannwerk plante und sich aufgrund dieses elementaren Flächenkonflikts gegen die Planung aussprach. Nach zeitintensiven Verhandlungen und Prüfungen konnte eine Verschiebung des Umspannwerks und ein freihändiger Erwerb der betroffenen Flächen durch die Vorhabenträgerin erreicht werden.

Nach Lösung dieses Konflikts übersandte das Staatliche Bauamt Bayreuth mit Schreiben vom 22.07.2019 seine Äußerungen zu den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wurden alsdann nochmals – zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten nach zwischenzeitlichen Änderungen des UVPG – die Ergebnisse der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach dem UVPG in seiner alten Fassung zusammengefasst und das Ergebnis der Prüfung amtlich bekanntgemacht.

Um den Anforderungen der aktuellen Rechtsprechung Rechnung zu tragen, wurde seitens der Vorhabenträgerin außerdem – zur Konkretisierung der bestehenden Unterlagen, Gutachten und Einschätzungen der Fachbehörden – ein ergänzender Fachbeitrag zur Oberflächenentwässerung eingebracht. Mit Nachricht vom 01.12.2020 bestätigte auch der ergänzend beteiligte amtliche Sachverständige, dass sein Gutachten weiterhin Gültigkeit behält und das Projekt den Bewirtschaftungszielen der WRRL Rechnung trägt.

Auf eine Erörterung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Art. 73 Abs. 6 S. 1 BayVwVfG wurde verzichtet, § 17 a Nr. 1 S. 1 FStrG i. V. m. § 5 Abs. 1 PlanSiG. So waren im Rahmen eines Erörterungstermins keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Eine rechtlich zutreffende und sachangemessene Entscheidung war der Planfeststellungsbehörde auch auf Grundlage der vorliegenden Stellungnahmen und Einwendungen sowie den hierzu ergangenen Äußerungen der Vorhabenträgerin möglich. Eine weitere Einigung im Rahmen eines Erörterungstermins war nicht zu erwarten. Um darüber hinaus das besondere Infektionsrisiken bergende physische Aufeinandertreffen einer Vielzahl von Personen (Einwendungsführer, Vertreter der Behörden, der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde) zu vermeiden, verzichtete die Planfeststellungsbehörde auch zugunsten des vorbeugenden Gesundheitsschutzes gemäß § 5 Abs. 1 PlanSiG auf die Durchführung eines Erörterungstermins. Stattdessen gab die Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 14.09.2021 denjenigen, die Einwendungen erhoben hatten, sowie den Trägern öffentlicher Belange, die sich im Verfahren geäußert hatten, bis zum 30.09.2021 Gelegenheit, sich zu den – von der

Vorhabenträgerin abgegebenen – individuellen Stellungnahmen nochmals schriftlich oder per E-Mail zu äußern.

Weitere Einzelheiten des Verfahrensverlaufs ergeben sich aus den Verfahrensakten.

C. Entscheidungsgründe

Der Plan des Staatlichen Bauamts Bayreuth wird entsprechend seinem Antrag, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen, festgestellt. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den geltenden Gesetzen zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote bzw. kann jedenfalls auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 **Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Nach § 17 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 1 BayVwVfG. Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG. Der Zweck der Planfeststellung ist die Regelung grundsätzlich aller Probleme, die vorhabenbedingt aufgeworfen werden. Es soll in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eine für alle Betroffenen gerechte Lösung herbeigeführt werden.

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich, § 17 S. 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 BayVwVfG. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann jedoch auch die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan des Staatlichen Bauamts Bayreuth vom 12.02.2015 festgestellt; gleichzeitig wird darin über die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen entschieden, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BayVwVfG. Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen über die Errichtung und Unterhaltung von

Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG. Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit o.ä. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung erfolgt, § 17b FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen interessengerechter Abwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit das Maß der Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen entsprechende Regelungen, so ist die Zumutbarkeitsgrenze nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

2 Formell-rechtliche Bewertung

2.1 Zuständigkeit

Die Regierung von Oberfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

2.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

2.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen, zu berücksichtigen.

Der Umbau des Knotenpunkts der B 173 mit der St 2195 in einen teilplanfreien Knoten gehört mit einer Baulänge von insgesamt rund einem Kilometer nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 S. 1 FStrG i. V. m. § 3e Abs. 1 Nr. 1 und § 3b Abs. 1 UVPG i. d. F. v. 24.02.2010 (BGBl. I, S. 94; im Folgenden: UVPG alt) i. V. m. Nrn. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine UVP obligatorisch ist. Weder soll eine neue vier- oder mehrstreifige Bundesstraße gebaut, noch eine bestehende Bundesstraße über die angegebene Länge entsprechend ausgebaut werden. Das Vorhaben ist daher als sonstige

Bundesstraße i. S. d. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG anzusehen. Die zitierte Fassung des UVPG alt ist gemäß § 74 Abs. 1 UVPG vom 20.07.2017 (BGBl. I, S. 2808) relevanter Prüfungsmaßstab, da das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall vor dem 16.05.2017, hier nämlich mit Schreiben der Regierung von Oberfranken vom 13.03.2015, eingeleitet wurde. Für den Bau einer solchen Straße ist eine UVP nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG alt dann vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 3c Abs. 1 S. 1 UVPG alt.

Die vom Vorhabenträger – unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG a.F. aufgeführten Prüfkriterien – erarbeitete Dokumentation vom 26.11.2014 kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann. Die höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberfranken hat das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung mit Nachricht vom 23.02.2015 bestätigt. Die sonstigen Umweltauswirkungen des Vorhabens hat der Vorhabenträger in den Planunterlagen 1, 9 und 19 umfassend dargestellt. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild werden in Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt.

Die Information der Öffentlichkeit gemäß § 3a S. 2 UVPG alt ist ordnungsgemäß erfolgt (vgl. 3).

2.2.2 Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG. Natura 2000-Gebiete sind gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 BNatSchG noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

Eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets ist hier jedoch nicht erforderlich, § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG. Das vorliegende Vorhaben ist nicht geeignet, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Es verläuft außerhalb von FFH-Gebieten und außerhalb von Vogelschutzgebieten nach der Vogelschutzrichtlinie (RL 2009/147/EG). Das nächstgelegene FFH-Gebiet 5636-371 „Selbitz, Muschwitz und Höllental“, zu dem die Gewässerläufe von Selbitz und Berggraben im Nordosten des Untersuchungsgebietes sowie die Auenwiesen südlich der B 173 und östlich der Selbitz gehören, wird durch das Vorhaben nicht tangiert. Insbesondere ist keine anlage- oder baubedingte Flächeninanspruchnahme im

FFH-Gebiet erforderlich. Auch mittelbare verkehrsbedingte Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im FFH-Gebiet indiziert wird. Beeinträchtigungen der Gewässerqualität der Selbitz oder von wertgebenden Gewässerorganismen wie Bachneunauge oder Koppe sind ebenfalls auszuschließen, da zusätzlich anfallendes Straßenwasser einem Regenrückhaltebecken zugeführt wird. Die Ausführung des Regenrückhaltebeckens erfolgt als einteiliges Regenklär- und Rückhaltebecken. Der Drosselabfluss zur Selbitz erfolgt über einen vorhandenen Rohrdurchlass, sodass keine Bauarbeiten am Gewässerufer erforderlich werden.

Im Einzelnen wird auf die Unterlagen 9 und 19 verwiesen.

3 Materieell-rechtliche Würdigung

3.1 Prüfungsmaßstab

Der Planfeststellungsbehörde steht ein Gestaltungsspielraum zu, der durch das Antragsrecht des Vorhabenträgers und durch dessen Anspruch auf fehlerfreie Ermessensausübung begrenzt ist. Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich auch aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planfeststellungsbehörde unterworfen ist. Dies sind im Einzelnen:

- die Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Beteiligung weiterer Stellen,
- das Erfordernis der Planrechtfertigung,
- zwingende materielle Rechtssätze (Planungsleitsätze) und
- das Gebot der Abwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl 1975, 713).

3.2 Planrechtfertigung

Voraussetzung jeder planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet. Eine Straßenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Baumaßnahme also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1975.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 182).

In dieser Hinsicht wird das beantragte Vorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich

festgestellte Straßenausbauplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2.1 Defizite des Bestands

Die Einmündung der St 2195 in die B 173 südöstlich der Stadt Naila im Landkreis Hof ist seit Jahren auffällig im Unfallgeschehen und entspricht nicht mehr den Anforderungen an einen sicheren und leistungsfähigen Knotenpunkt.

Der Bereich weist eine ausgeprägte Übereck-Verkehrsbeziehung zwischen Naila und Hof auf. Bei einer Untersuchung der Qualität des Verkehrsablaufs sowie der Kapazität des Knotenpunktes wurde für die Linkseinbieger in der Spitzenstunde nur die Qualitätsstufe F berechnet. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt überlastet ist und sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten bilden. Die bestehende Einmündung der St 2195 in die B 173 ist daher ohne eine Veränderung des jetzigen Zustandes nicht ausreichend leistungsfähig.

Weiter ereignen sich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der verkehrlich ungenügenden Verknüpfung der beiden Straßen immer wieder Unfälle. Der zu überplanende Bereich der B 173 liegt innerhalb einer Unfallhäufungsstrecke (UH 23).

Außerdem müssen landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Radfahrer und Fußgänger die B 173 derzeit ungesichert queren.

3.2.2 Planungsziele

Die vorgelegte Planung verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Knotenpunkt und erhöht die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges.

Durch die teilplanfreie Knotenpunktform erfüllt sie die Anforderungen an eine leistungsfähige und moderne Straßenverbindung. Der jetzige Linkseinbiegestrom wird künftig als Rechtseinbieger in den Verkehr der B 173 in Richtung Hof einfädeln. So wird die niedrige Qualitätsstufe F für die Linkseinbieger beseitigt und der Verkehr verflüssigt. Mit der gewählten Knotenpunktform ergeben sich für die Verkehrsströme gemäß HBS die Qualitätsstufen A und B in der Verkehrsqualität. Dies bedeutet, dass die Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren (Stufe A) bzw. nur geringe Wartezeiten für die Wartepflichtigen entstehen können (Stufe B).

Auf dem neuen öFW, der parallel zur Verbindungsrampe unter dem Brückenbauwerk der B 173 hindurchgeführt wird, können landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Radfahrer und Fußgänger die B 173 gefahrlos unterqueren.

3.3 Planungsermessen

Planungen kollidieren regelmäßig mit verschiedenen privaten Belangen und sind mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar. Aus diesem Grunde muss sich die Planfeststellungsbehörde für die Bevorzugung der einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf keinem Belang von vornherein Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zu einem gerechten Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl 1975, 713).

Daher stellt der Planfeststellungsbeschluss eine Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Gestalt des Vorhabens und die dabei zu beachtenden Belange fest.

3.4 Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und der Belange von öffentlichem Interesse

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Belange der Landesplanung und der Raumordnung sowie der Regionalen Planung werden durch das Vorhaben nicht berührt oder beeinträchtigt.

Die Bundesfernstraßen bilden gemäß § 1 FStrG ein zusammenhängendes Straßennetz, das dem weiträumigen Verkehr dient. Sie sind gemäß § 3 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Wie bereits oben unter 3.2 der Gründe dargestellt, dient das planfestgestellte Vorhaben der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des bestehenden Fernstraßennetzes. Insofern werden damit im Fernstraßennetz des Bundes keine neuen Netzstrukturen bzw. neuen Verkehrswege geschaffen.

Das Planungsgebiet ist gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern vom 01.01.2020 als allgemeiner ländlicher Raum eingestuft. Der ländliche Raum soll unter besonderer Wahrung seiner Eigenart und gewachsenen Struktur als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei stehen die Erfordernisse, die wirtschaftliche Entwicklung des ländlichen Raumes weiter voranzutreiben, gleichzeitig aber seine siedlungsstrukturellen, sozialen und kulturellen Potenziale und seine landschaftliche Vielfalt zu sichern, gleichrangig nebeneinander. Die umfassende Stärkung des ländlichen Raums trägt zur Schaffung und zum Erhalt gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen bei. Damit können auch der Entwicklungsdruck auf die Verdichtungsräume abgemildert und die Abwanderungstendenz junger, gut ausgebildeter Menschen abgeschwächt werden. Im LEP Bayern, Kapitel 4.2 wird zur Straßeninfrastruktur folgender Grundsatz definiert: „Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.“ In der Begründung dazu heißt es: „Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur [...] ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei.“

Das Planungsgebiet gehört zur Planungsregion 5 „Oberfranken-Ost“ des Regionalplans. Folgende fachliche Ziele des Regionalplans der Region Oberfranken-Ost werden durch die vorliegende Planung unterstützt: „Das Straßennetz [...] soll so ausgebaut werden, dass es dem Fernverkehr [...] gerecht wird und eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet.“ (Ziel B IX, 3). Ein gut ausgebautes Straßennetz hat eine erhebliche Bedeutung für die weitere Entwicklung der Region. Es verbessert die Standortvoraussetzungen für die Wirtschaft und erleichtert den Weg zum Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte, ist Voraussetzung für eine zügige und reibungslose Abwicklung des nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und erschließt die Region für den Fremdenverkehr sowie die Tages- und Wochenenderholung. Die vorliegende Baumaßnahme erfüllt die Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur durch die Verbesserung der Verkehrsqualität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Umbau des Knotenpunktes.

Die höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken hat daher gegen das Vorhaben mit Nachricht vom 17.03.2015 keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.4.2 Variantenabwägung

3.4.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

Bedingt durch die Unfallhäufungen im vorliegenden Streckenabschnitt hat das Staatliche Bauamt Bayreuth unterschiedliche Möglichkeiten zum

verkehrssicheren Umbau des Knotenpunktes der B 173 mit der St 2195 südlich von Naila betrachtet.

3.4.2.1.1 Vorüberlegungen und -untersuchungen

Zunächst wurde die Möglichkeit der Anlage eines Kreisverkehrs diskutiert. Die B 173 ist die wichtigste, direkte großräumige Straßenverbindung zwischen Bamberg, Lichtenfels, Kronach und Hof (Verbindungsfunktionsstufe VFS I). Die aus ihrer VFS resultierende hohe Netzbedeutung der B 173 zum einen und die vorhandene Längsneigung von 4 % zum anderen schließen die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes aus verkehrlicher Sicht aus.

Weiter wurde die Errichtung einer Lichtsignalanlage (Ampel) geprüft. Ein lichtsignalisierter Knotenpunkt wäre grundsätzlich möglich, kann jedoch die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht in dem Maße erfüllen, wie es der gewählte höhenfreie Knotenpunkt ermöglicht. Dies spiegelt sich auch in den aktuell geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen wider, die den höhenfreien Knotenpunkt als Vorzugslösung zur Verknüpfung zweier Straßen der VFS I (B 173) und VFS II (St 2195) vorsehen.

Im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsablaufs wurde insofern eine höhenfreie Lösung favorisiert.

Im Rahmen der Voruntersuchung einer teilplanfreien Ausgestaltung des Knotenpunkts wurden alsdann zwei Varianten untersucht.

Variante 1 sieht zwei getrennte teilplanfreie Knotenpunkte für die Anbindungen der St 2158 und der St 2195 an die B 173 vor.

Bei Variante 2 sollte die St 2195 über einen gemeinsamen teilplanfreien Knotenpunkt mit der Anschlussstelle der St 2158 an die B 173 verknüpft werden.

Die beschriebenen Varianten sind im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, S. 11 f.) bildlich dargestellt.

Variante 2 wurde alsdann, u.a. wegen der großen Umwege für die Benutzer der St 2195, frühzeitig ausgeschlossen. Bei der weiteren Planung wurde daher die Variante 1 zugrunde gelegt, die einen getrennten Umbau der beiden Knotenpunkte vorsieht.

Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurden für die Variante 1 weitere Untervarianten zum Umbau des Knotens der B 173 mit der St 2195 untersucht.

Auch diese sind im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, S. 13 f.) bildlich dargestellt.

3.4.2.1.2 Variante 1a

Die Linienführung der B 173 verbleibt auf Bestand, die St 2195 wird neu trassiert. Aus Richtung Naila kommend schwenkt sie nach der alten Bahnüberführung mit einem Rechtsbogen vom Bestand ab. Anschließend schneidet sie ins Gelände ein und unterquert die B 173. Mit einem Linksbogen $R = -45$ m schließt sie an die B 173 an. Für den abbiegenden Verkehr wird zwischen der B 173 und der St 2195 eine Rampe hergestellt. Bei der Variante 1a hat die neue Trasse der St 2195 eine Baulänge von ca. 415 m und die Rampe eine Baulänge von 95 m. Die maximale Steigung der Rampe liegt bei 6,5 %. Für diese Lösung ist ein neues Brückenbauwerk im Zuge der B 173 notwendig.

3.4.2.1.3 Variante 1b (= beantragte Variante)

Die B 173 und die St 2195 werden jeweils auf Bestand geführt. Die Verbindungsrampe wird neu trassiert und schließt mit einem Linksbogen an die St 2195 an. In Einschnittslage wird sie unter der B 173 geführt und schließt mit einem weiteren Linksbogen an die B 173 an. Die Rampe der Variante 1b hat eine Baulänge von ca. 335 m, die maximale Steigung beträgt 3,25 %. Für die Unterführung der Rampe ist ebenfalls ein neues Brückenbauwerk im Zuge der B 173 notwendig.

3.4.2.2 Beurteilung der Planungsvarianten

3.4.2.2.1 Beurteilung der raumstrukturellen Wirkungen

Zielkonflikte bezüglich raumstruktureller Wirkungen sind bei beiden Varianten nicht erkennbar. Hinsichtlich der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächenentwicklung ergeben sich in beiden Varianten keine erheblichen Unterschiede. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sind nicht betroffen. Beide Varianten beeinträchtigen landwirtschaftliche Belange im gleichen Umfang, forstwirtschaftliche Belange sind nicht betroffen.

3.4.2.2.2 Verkehrliche Beurteilungen

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen ergeben sich zwischen beiden Varianten nahezu keine Unterschiede. Beide Varianten ermöglichen die dringend notwendige Verbesserung der bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Einmündungsbereich der St 2195. Durch den Umbau zum teilplanfreien Knotenpunkt wird die bisher höhengleiche Einmündung in die B 173 leistungsfähig und verkehrssicher ausgebaut. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Radfahrer und Fußgänger können künftig die B 173 gefahrlos unterqueren.

3.4.2.2.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilungen

Die B 173 wird in Lage und Höhe auf Bestand geführt. Im Zuge der B 173 wird bei beiden Varianten ein neues Brückenbauwerk errichtet. Südlich der B 173 verläuft die Verbindungsrampe bei beiden Varianten im Einschnitt. Die maximalen Einschnittstiefen betragen bei beiden Varianten bis zu 13 m.

Bei Variante 1a schwenkt die St 2195 vom Bestand ab, unterquert die B 173 und schließt mit einem Linksbogen an die Bundesstraße an. Der direkte Übergang von der freien Strecke auf den engen Radius des Linksbogens ($R = 180 \text{ m}$ auf $R = -45 \text{ m}$) ist als kritisch zu bewerten. Ebenso die maximale Steigung der direkten Rampe von 6,5 %. Im Übergangsbereich vom Bauende auf den Bestand der St 2195 wird die Mindestlänge des Gegenbogens unterschritten ($L = 20 \text{ m}$, $L_{\text{erf}} = 40 \text{ m}$); dies führt zu einem kurzen Querneigungswechsel (Unstetigkeitsstelle). Die Sichtfelder werden – mit Ausnahme der Einmündung der Ortsstraße „Schauensteiner Weg“ in die St 2195 – eingehalten. Durch das Widerlager der alten Bahnbrücke wird hier die Sicht in Richtung B 173 eingeschränkt und die erforderliche Anfahrtsicht unterschritten.

Bei Variante 1b verbleibt die St 2195 auf Bestand, die Trassierungselemente entsprechen den Vorgaben der RAL. Der Verkehr aus Naila in Richtung Hof wird über eine Rechtsabbiegespur auf die Verbindungsrampe ausgeleitet. Die Geschwindigkeit wird dabei stark reduziert, der nachfolgende Radius ($R = -45 \text{ m}$) kann somit verkehrssicher durchfahren werden. Die geringe Steigung von max. 3,25 % erhöht die Verkehrsqualität und mindert die Emissionen. Die Verbindungsrampe von der B 173 zur St 2195 wird nach RAL trassiert. Die Mindestwerte werden eingehalten. Der Knotenpunkt der Variante 1b ist insgesamt übersichtlich, wartepflichtige Verkehrsteilnehmer können andere gut und rechtzeitig erkennen. Alle erforderlichen Sichtfelder werden eingehalten.

3.4.2.2.4 Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Es kommt zu keiner erheblichen Änderung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner. Aufgrund des großen Abstandes der neu hinzukommenden Verbindungsrampe zur Bebauung werden keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Varianten unterscheiden sich insofern nicht wesentlich.

Die Belange des Landschafts- und Naturschutzes werden durch die landschaftspflegerische Begleitplanung berücksichtigt und sind in den Maßnahmenplänen dargestellt. Die Trasse wird wegen der vorhandenen Zwangspunkte und den topografischen Gegebenheiten sehr nah am Bestand geführt. Daher sind aus ökologischer Sicht wertvolle Flächen nur in den Randbereichen betroffen. Wesentliche Unterschiede der beiden Varianten sind nicht erkennbar.

Durch die Trasse werden private, landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Die hierfür erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im landschaftspflegerischen Begleitplan geregelt und mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Hof abgestimmt. Forstwirtschaftliche Flächen werden nicht berührt. Die Varianten unterscheiden sich insofern nicht wesentlich.

Wassergewinnungsgebiete und amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind von beiden Varianten nicht betroffen. Außerdem sind Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete (2.2.2) genauso wenig zu erwarten wie Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung.

3.4.2.3 Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planungsvarianten

3.4.2.3.1 Alternativen

Mehrere Einwander monierten den erheblichen Flächenverbrauch der beantragten Variante und plädierten, anstelle der teilplanfreien Ausgestaltung des Knotenpunkts, für eine Ampellösung oder einen Kreisverkehr. Hierdurch könne die sicherheitsrelevante Problematik gelöst werden, ohne derart viel Fläche in Anspruch zu nehmen.

Die beschriebenen Alternativen waren, wie oben (3.4.2.1.1) dargestellt, durchaus auch Gegenstand der Vorüberlegungen. Sie wurden jedoch frühzeitig als Varianten ausgeschlossen.

Knotenpunkte sind grundsätzlich so zu gestalten, dass eine sichere Führung der durchfahrenden sowie der ein- und abbiegenden und querenden Verkehrsströme gewährleistet ist. Im Planungsprozess sind für jeden einzelnen Knotenpunkt die verkehrlichen Erfordernisse und die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Für Straßen mit hoher Verbindungsbedeutung sind Knotenpunkte mit Wartepflicht daher dem Grunde nach zu vermeiden. In den Spitzenzeiten sind für alle Verkehrsströme unangemessene Wartezeiten zu verhindern. Hoch belastete Knotenpunkte bedeutender Verkehrsachsen sind daher grundsätzlich teilplanfrei auszubilden.

Die vorliegend relevante B 173 dient dem großräumigen Verkehr zwischen dem Oberzentrum Coburg/Bamberg (über die A 73) und dem Oberzentrum Hof bzw. der Bundesautobahn A 9. Sie ist als „Landstraße außerhalb bebauter Gebiete mit großräumiger Verbindungsfunktion“ gemäß den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“ der Straßenkategorie LS I, Fernstraße und der Verbindungsfunktionsstufe I zuzuordnen, so dass hohe Anforderungen in Bezug auf Knotenpunktwahl, Verkehrsqualität und Reisegeschwindigkeit zu stellen sind. Im anschließenden Bereich befindet sich ein dritter Fahrstreifen im Steigungsbereich. Aufgrund der gestreckten Linienführung wird die B 173 mit hoher Geschwindigkeit befahren. Die B 173 weist mit einer Verkehrsbelastung

von 12.375 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 1.702 Kfz/24 h eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung auf.

Die einmündende St 2195 verbindet das Mittelzentrum Helmbrechts mit dem Mittelzentrum Naila bzw. das Mittelzentrum Naila mit dem Mittelzentrum Lobenstein und ist gemäß RIN als überregionale Straße in die Verbindungsfunktionsstufe II bzw. Straßenkategorie LS II eingestuft.

Aufgrund der hohen Verkehrs- und Netzbedeutung der B 173 und der St 2195, der überdurchschnittlichen Verkehrsbedeutung des Straßenzugs und der konkreten örtlichen Linienführung (auch im weiteren Verlauf) wurde bei dieser Planung der Anlage eines teilplanfreien Knotenpunktes der Vorzug gegeben. Zu einer alternativen Ampellösung, als auch zum Kreisverkehr, wird auf die Ausführungen in 3.4.2.1.1 verwiesen. Die beantragte Lösung erfüllt in besonderem Maß die Aspekte an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Straßen im Kreuzungsbereich.

3.4.2.3.2 Flächenverbrauch

Bei dem Ausschluss der beschriebenen Alternativen wird auch nicht verkannt, dass die gewählte Knotenpunktform im Hinblick auf den Flächenverbrauch u.U. nachteilig ist. Jedoch wird den Belangen der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit insofern der Vorrang eingeräumt. Der Flächenverbrauch ist alsdann Folge der Umbaumaßnahme an sich, einschließlich der insbesondere naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensations- und Folgemaßnahmen. Er ist auf das daraus resultierende, zwingend notwendige Maß beschränkt. Eine Überkompensation findet nicht statt.

3.4.2.3.3 Mehrwege für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr

Es wird weiter vorgebracht, dass die Wahl der Knotenpunktausgestaltung erhebliche Mehrwege für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr begründe. Dieser werde nunmehr entlang der Auf- und Abfahrrampen geführt. Auch diese Mehrwege wären bei den o.g. Varianten vermeidbar.

Auch dies ist einzugestehen. Ziel der Maßnahme ist jedoch auch, die Verkehrssicherheit des Straßenzugs zu erhöhen. Dazu gehört auch, den bislang kreuzenden, langsam fahrenden landwirtschaftlichen Verkehr aus dem Kreuzungsbereich zu verschieben. Dieser wird nun parallel der Verbindungsrampe geführt und muss die Fahrbahn der B 173 nicht mehr kreuzen. Der dadurch entstehende Mehrweg entspricht in etwa der Länge der Verbindungsrampe, also ca. 300 m. Diese Belastung für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr vermag die beschriebenen verkehrlichen Vorteile der teilplanfreien Knotenpunktumgestaltung nicht zu überwiegen. Entschädigungen, die ggf. aus Umwegen resultieren, sind nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung, sondern werden im Rahmen des nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens behandelt.

3.4.2.4 Ergebnisse des Variantenvergleichs

Die beiden untersuchten Knotenpunktvarianten sind in vielerlei Hinsicht gleichwertig. So erreichen beide die zentralen Ziele einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität. Die raumstrukturellen Auswirkungen und die Auswirkungen auf die Umwelt sind vergleichbar.

Ausschlaggebend für die Wahl der Plantrasse 1b sind vor allem entwurfs- und sicherheitstechnische Aspekte. Die beschriebenen Problematiken der Variante 1a – wie der enge Radius der Linkskurve, die große Steigung der Rampe, die um die Hälfte unterschrittene Mindestlänge des Gegenbogens und die teilweise nicht eingehaltene Anfahrsicht – bestehen bei der Variante 1b nicht. Hier entsprechen alle Trassierungselemente den Vorgaben der RAL. Der Knotenpunkt ist insgesamt übersichtlich.

Die Auswahl der Trasse ist daher nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Andere, besser geeignete Alternativen sind nicht ersichtlich.

3.4.3 Technische Gestaltung

3.4.3.1 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der damit zusammenhängenden Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012)“ sowie den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)“. Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003, Az. 9 A 33.02, DVBl 2003, S. 1069). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse – auch unter Berücksichtigung der gegen die technische Ausgestaltung einzelner notwendiger Folgemaßnahmen erhobenen Einwendungen und Forderungen – nicht vor.

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird hinsichtlich der gewählten Lage- und Höhentrassierung sowie in Bezug auf die technischen Einzelheiten des festgestellten Knotenpunktumbaus und den damit einhergehenden Änderungen bzw. Anpassungen des untergeordneten Straßennetzes im Einzelnen auf die Ausführungen und Darstellungen in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Planunterlage 1, 4.1 bis 4.5, Planunterlagen 5 und 6 sowie Planunterlage 14) verwiesen.

Die planfestgestellte Knotenpunkt-Umbaumaßnahme beginnt an der B 173 westlich der Einmündung der St 2195 im Abschnitt 860 bei der Station 0,443 (Bau-km 0+000) und endet vor der Brücke über die Selbitz im Abschnitt 880 bei der Station 0,185 (Bau-km 0+395). Auf der einmündenden St 2195 liegt das Bauende im Bereich der alten Bahnbrücke im Abschnitt 460 bei der Station 0,220 (Bau-km 0+215). Daneben wird auch der Anschluss des öFW nach Selbitz verlegt und an die neue Knotenpunktsituation angepasst.

Der Knotenpunkt der B 173 mit der St 2195 wird als teilplanfreier Knoten ausgebaut. Beide Straßenzüge verbleiben im Bestandsverlauf. Zur Verbindung der Verkehrswege wird für den südlich auf- und abfließenden Verkehr der B 173 eine Verbindungsrampe angelegt, welche den Verkehr unter der B 173 hindurchführt und alsdann nördlich der B 173 an die St 2195 anschließt. Es werden im Norden und Süden der B 173 Aus- und Einfädungsstreifen sowie Rampenverbindungen angelegt, um den Wechsel des Verkehrswegs möglichst reibungslos zu gestalten und den Verkehr zu verstetigen. Der Anschluss des öFW wird aus dem Zentrum des Knotenpunkts verlegt und knüpft nunmehr schon bei Bau-km 0+188 links an die St 2195 an. Von dort wird der öFW parallel zur Verbindungsrampe geführt, unterquert gleichermaßen die B 173 und wird südlich der B 173 wieder an den bestehenden öFW angeschlossen.

Die B 173 dient im Planungsabschnitt raumstrukturell dem großräumigen Verkehr zwischen den Oberzentren Coburg/Bamberg (über die A 73) und dem Oberzentrum Hof bzw. der A 9 und ist nach den RIN in die Verbindungsfunktionsstufe VFS I einzuordnen. Entsprechend den RIN, Tab. 5 ergibt sich daraus als Verkehrswegekategorie eine Landstraße LS I (Fernstraße). Entsprechend der vorhandenen Verkehrszahlen wird ein Regelquerschnitt nach RAL mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m und einer Kronenbreite von 11,50 m ausgeführt. Die Fahrstreifenbreite von jeweils 3,75 m wird im Knotenpunkt beibehalten. Die parallelen Ein- und Ausfädungsstreifen sind jeweils 3,50 m breit und einschließlich einer 30 m langen Verziegungsstrecke 150 m lang. Der Randstreifen im Bereich der Ein- und Ausfädungsstreifen ist 0,50 m breit. Die Befestigung erfolgt mit einer bituminösen Deckschicht in der Belastungsklasse 3,2 und richtet sich nach der Belastungsklasse und dem Fahrbahnaufbau der B 173. Die Verbindungsrampe erhält einen Rampenquerschnitt RRQ 2 (zweispurige Gegenverkehrsfahrbahn) mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m und entsprechenden Fahrbahnaufweitungen zur Kurveninnenseite hin. Sie wird entsprechend RStO in der Belastungsklasse 3,2 mit einer bituminösen Deckschicht befestigt. Die getrennt trassierten Ein- und Ausfahrtrampen erhalten gemäß RAL einen Rampenquerschnitt RRQ 1 (einstreifig) mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m. Sie werden entsprechend RStO in der Belastungsklasse 3,2 mit einer bituminösen Deckschicht befestigt.

Die St 2195 verbindet im vorliegenden Streckenabschnitt das Grundzentrum Lichtenberg mit dem Mittelzentrum Naila und fällt nach den RIN als regionale Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe VFS III) in die

Kategoriengruppe LS III. Der vorhandene Regelquerschnitt RQ 10,5 mit 25 cm breiten Randstreifen ist nach RAL für die prognostizierten Verkehrszahlen ausreichend und bleibt unverändert.

Der verlegte öFW erhält eine befestigte Breite von 3,50 m bei einer Kronenbreite von 4,50 m und wird gemäß RLW mit 8 cm Tragdeckschicht auf 25 cm Frostschutzschicht bituminös befestigt. Im Anschlussbereich zur St 2195 wird der öFW auf 5,50 m aufgeweitet.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz durch die geplanten Änderungen bzw. Ergänzungen angemessen wiederhergestellt wird. Die vorhandenen und auch die prognostizierten Verkehrsmengen können hierüber sicher abgewickelt werden. Das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz wird durch die Wegeverlegung und die Anlage von Grundstückszufahrten wieder soweit hergestellt, dass der land- und forstwirtschaftliche Verkehr bedarfsgerecht und ohne unzumutbare Mehrwege auch künftig stattfinden kann.

3.4.3.2 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur technischen Gestaltung

3.4.3.2.1 Anbindung der St 2195 an B 173

Ein Einwendungsführer monierte, dass der Einmündungstrichter in die St 2195 relativ nah an der B 173 liege. Es bestehe die Gefahr, dass der aus Hof kommende und in Richtung St 2195 abbiegende Verkehr aufgrund hoher Ausfahrtsgeschwindigkeiten von einmündenden Verkehrsteilnehmern spät erkannt werde. Zur Vermeidung der Problematik wurde eine Verlegung der Einmündung in nördliche Richtung vorgeschlagen.

Eine Verschiebung des Einmündungstrichters in nördliche Richtung ist nicht angezeigt. Die Sichtfelder in Richtung der B 173 weisen eine Schenkellänge von 110 m auf. Dies entspricht der erforderlichen Länge bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h, was für den rechts abbiegenden Verkehr von der B 173 zur St 2195 ausreichend ist.

3.4.3.2.2 Anbindung des öFW an St 2195

Von mehreren Einwendungsführern wurde die Anbindung des neu anzulegenden öFW an die St 2195 kritisiert. Die Anbindung erfolge in einem unübersichtlichen Bereich. Dazu sei der Kurvenradius für die Einfahrt mit größeren land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, insbesondere Langholztransporten, unzureichend, weshalb ein Befahren der Gegenfahrbahn erforderlich wäre. Dies begründe eine erhebliche Gefährdung des Verkehrs. Zur Verbesserung des Kurvenradius wurde angeregt, den Weg nicht östlich, sondern westlich des Regenrückhaltebeckens zu führen. Hilfreich könne auch die Anlage einer Linksabbiegespur zur Einfahrt in den öFW sein.

Der neue öffentliche Feld- und Waldweg (öFW) wird unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) erstellt. Diese wurden zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen und dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft abgestimmt. Damit ist sichergestellt, dass der land- und forstwirtschaftliche Verkehr dauerhaft ohne Schäden aufgenommen werden kann. Die Befahrbarkeit der Einmündung des öFW in die St 2195 wurde mit Schleppkurven überprüft. Sowohl das Ein- als auch das Abbiegen mit einem Traktor und zwei Anhängern ist ohne Einschränkungen möglich, das Ein- und Abbiegen mit einem Langholzzug ist unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn möglich.

Die Führung des öFW westlich des RRB zur Aufweitung des Kurvenradius wurde nichtsdestotrotz vom Vorhabenträger geprüft. Im Ergebnis könnte so zwar eine weitere, wenn auch technisch nicht zwingende, Vergrößerung des Kurvenradius erreicht werden. Die vorgeschlagene Linienführung begründet jedoch neue Betroffenheiten, insbesondere wäre ein zusätzlicher Grunderwerb und ein Eingriff in naturnahe Gehölzstrukturen erforderlich. Bereits vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen wurde – unter Vermeidung der o.g. zusätzlichen Betroffenheiten aufgrund des annähernd gleichen Platzbedarfs – auch ein Heranrücken des RRB an die St 2195 alt und die westliche Führung des öFW geprüft. Diese Konstellation scheiterte jedoch bereits im Rahmen des Sicherheitsaudits zum Vorentwurf an Gründen der Verkehrssicherheit. Das Becken ist so nicht ausreichend gegen abkommende Fahrzeuge geschützt. Weiter scheidet auch die Anlage einer Linksabbiegespur wegen des zusätzlich erforderlichen Flächenverbrauchs und des fehlenden Platzangebots aus. Linksabbiegestreifen werden durch Verziehungsstrecken eingeleitet bzw. rückverzogen. Diese Rückverziehung hat gem. RAL, Tabelle 19 eine Länge von rund 120 m und müsste daher noch nördlich der Einmündung unter der bestehenden Bogenbrücke durchgeführt werden. Unter Berücksichtigung dieses zusätzlichen Platzbedarfs in Fahrtrichtung Naila wäre es nicht mehr möglich, den geforderten Gehweg im Bereich der Bogenbrücke zu realisieren. Daneben ist eine Linksabbiegespur auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich. Abbiegende Fahrzeuge sind auch ohne Linksabbiegespur rechtzeitig erkennbar, da die vorhandene Haltesichtweite $S_H = 180$ m größer ist als die erforderliche Haltesichtweite $S_{H, \text{erf}} = 145$ m (für EKL 3 mit Längsneigung $s = -4\%$) nach RAL. Ein rechtzeitiges Anhalten ist für nachfolgende Fahrzeuge somit unproblematisch möglich. Dem von der Stadt Naila geforderten Gehweg wurde daher – aus Gründen der Verkehrssicherheit – der Vorrang eingeräumt.

3.4.3.2.3 Ausbaustandard öFW

Einige Einwendungsführer forderten eine Erhöhung des Ausbaustandards. Der öFW sei als Hauptwirtschaftsweg einzuordnen, der eine befestigte Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m aufweisen müsse. Die Tragfähigkeit müsse für Fahrzeuge mit einer Achslast von 11 t dauerhaft leistungsfähig sein. Außerdem müssten ausreichende Ausweichstellen für eine Begegnung des

land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs geschaffen werden. Diese seien ebenfalls auf 3,50 m Breite aufzuweiten. Die Tragschicht des öFW müsse ohne Recyclingmaterial und mit Bindemittelerhöhung ausgeführt werden.

Für den Feldweg, welcher auch der Holzabfuhr dient, sind die einschlägigen Entwurfselemente für Fahrwege gemäß RLW angewendet worden. Unter Punkt 3.4.1.3 der RLW ist der Querschnitt eines Fahrwegs definiert. Hier wird grundsätzlich von einer Regelbreite von 3,00 m mit beiderseits befestigten 0,50 m breiten Seitenstreifen ausgegangen. Die geplante Kronenbreite übererfüllt mit insgesamt 4,50 m diese Anforderung. Weiterhin sind zusätzliche Ausweichstellen nur ausnahmsweise (z.B. bei beengten Verhältnissen) vorzusehen. Solch beengten Verhältnissen wurde durch die Anordnung von drei Ausweichstellen mit 2,00 m Breite im Bereich der tiefen Einschnittsböschungen Rechnung getragen. Da die Richtlinien für den ländlichen Wegebau keine Aussage bezüglich der Breite solcher Ausweichen enthalten, wird auf Bild 3.4 der RLW verwiesen. Unter Beachtung des Raumbedarfs von Fahrzeugen bei verminderter Geschwindigkeit (< 40 km/h) und dem ungünstigsten möglichen Begegnungsfall (LKW mit LKW) im Einschnittsbereich der Rampe ergibt sich eine benötigte Verkehrsraumbreite von mindestens 5,50 m. Unter Benutzung der befahrbaren Seitenstreifen stehen dem Verkehr hier sogar 6,50 m (4,50 m + 2,00 m) zur Verfügung. Die angenommene Breite der Ausweichstelle mit 2,00 m ist daher ausreichend bemessen. Auch der Fahrbahnaufbau des neuen öFW wurde nach den einschlägigen RLW und ZTV LW bemessen. Letztere geben unter Punkt 4.7.5 an, dass bei Asphalttragdeckschichten im ländlichen Wegebau Asphaltgranulat aus Binder-, Deck- oder Tragschichtmaterial je nach Zugabeart zu 25–50 Massen-% enthalten sein darf. Die einschlägigen Regelwerke, auch hinsichtlich des zu verwendenden Bindemittels, werden beachtet. In der vorliegenden Planung ist es jedoch nicht vorgesehen, Recyclingmaterial in den öFW einzubauen.

3.4.3.2.4 Weitergehende Forderungen hinsichtlich des Ausbaustandards

Zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit wurde die Anlage eines Geh- und Radwegs von der Einmündung des Schauensteiner Wegs in St 2195 bis zur Abzweigung des neuen öFW gefordert. Dies diene der Sicherheit des Fußgängerverkehrs entlang der St 2195, vor allem im Bereich der Bogenbrücke. Der Forderung der Anlage eines Geh- und Radwegs wird zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit unter der Prämisse entsprochen, dass die Stadt Naila die notwendigen Grundstücksteile zur Verfügung stellen kann (3.3). Der neu anzulegende Gehweg hat eine Mindestbreite von 1,50 m zzgl. eines seitlichen Sicherheitsraums von 1,25 m zur Fahrbahn. Das Lichtraumprofil von 2,50 m zur bestehenden Bogenbrücke ist einzuhalten. Die Gesamtbreite der Straße kann in diesen Abmessungen noch unter der Bogenbrücke geführt werden. Diese stellt in der Breitenentwicklung der Wegeverbindung einen Zwangspunkt dar. Die Kosten für den Bau des Gehwegs werden vom Vorhabenträger getragen. Nach Fertigstellung geht die Straßenbaulast für den neuen Gehweg an die Stadt Naila über.

Weiter wurde eine gut sichtbare Abgrenzung zwischen dem öFW und der Verbindungsrampe der B 173 gefordert. Mangels technischer Erforderlichkeit ist eine weitere Abgrenzung jedoch nicht vorgesehen. Der öFW ist durch Bankett und Entwässerungsmulde ausreichend von der Verbindungsrampe der B 173 getrennt.

3.4.4 Immissions- und Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Schutzmaßnahmen sind, abgesehen von der unter 3.4 definierten Auflage, nicht erforderlich.

Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen in Folge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben. Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 104 ff.). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 109).

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, §§ 41 ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene

Entschädigung in Geld, § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG, Art 74. Abs. 2 S. 3 BayVwVfG.

3.4.4.1.1 Verkehrslärmschutz durch Planung

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch den Knotenpunktumbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht, § 50 BImSchG. Die Trassierung folgt weitgehend dem derzeitigen Bestand. Es wurden nur im Knotenpunktbereich Änderungen vorgenommen, um die problematische Situation im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die notwendigen Änderungen und Ergänzungen des untergeordneten Straßennetzes wurden jeweils unter Beachtung der einzuhaltenden und im Einzelnen erforderlichen Trassierungsparameter vorgenommen und gehen ebenfalls nicht darüber hinaus.

3.4.4.1.2 Verkehrslärmschutz durch technische Einrichtungen

Bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, §§ 41 ff. BImSchG. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, vorzunehmen. Soweit Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg bei Beachtung der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht ausreichen, um Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu vermeiden, besteht Anspruch auf Schallschutz an den Gebäuden. Die Anforderungen an die Umfassungsbauteile der Gebäude richten sich dabei nach der Verkehrswege-Schallschutzverordnung, 24. BImSchV.

Für einen Anspruch auf Verkehrslärmschutzmaßnahmen müsste daher zunächst eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße vorliegen. Voraussetzung für die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges ist gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, dass eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Eine Erweiterung der Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Ausschlaggebend ist damit, ob eine Verkehrslärmerhöhung im o.g. Umfang stattfindet.

Besonders bedeutsam für die Berechnung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist dabei die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke berechnet. Die B 173 ist gemäß der

SVZ 2010 (Zählstellenummer 5636 9105) im Einmündungsbereich der St 2195 mit einem DTV von 12.699 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt mit 1.601 Kfz/24h bei 12,6 %. Die St 2195 ist gemäß der SVZ 2010 (Zählstellenummer 5636 9403) im Streckenabschnitt Einmündung B 173–Naila mit einem DTV von 5.130 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt mit 286 Kfz/24h bei 5,6 %. Für das Prognosejahr 2030 ist infolge der Verkehrsbedeutung der B 173 mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Durch die Baumaßnahme ist keine Verkehrsverlagerung zu erwarten. Anhand der Trendprognose nach HBS (lineare Extrapolation der Zunahmefaktoren) wurden für den Prognosehorizont 2030 für die B 173 ein DTV von 13.634 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 1.995 Kfz/24h, also 14,6 % und für die St 2195 ein DTV von 5.436 Kfz/24h, mit einem SV-Anteil von 356 Kfz/24h, also 6,5 %, ermittelt. Beim Ansatz des Lkw-Anteils wurden alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und nicht nur die über 3,5 t schweren Lkw berücksichtigt. Dies entspricht den Vorgaben der RLS-90. Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten, der Geländeverlauf, die Bebauung sowie die Trassierungsparameter der Straßen in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen mit ein. Außerdem wurde der geplante Fahrbahnbelag mit einem Korrekturfaktor D_{StrO} von -2 dB(A) berücksichtigt (3.4.1).

Zwischenzeitlich liegen auch die aktuellsten DTV-Zahlen der SVZ 2015 vor. Im Jahr 2015 beträgt der DTV der B 173 im Einmündungsbereich der St 2195 (Zählstellenummer 5636 9105) 12.375 Kfz/24h, der SV-Anteil liegt mit 1.702 Kfz/24h bei 13,8 %. Die St 2195 (Zählstellenummer 5636 9403) ist mit einem DTV von 4.964 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt mit 240 Kfz/24h bei 4,8 %. Zur Aktualisierung und Verifizierung der berechneten Beurteilungspegel wurden die nunmehr vorliegenden Verkehrswerte aus 2015 auf den Prognosehorizont 2035 erweitert. Für den Prognosehorizont 2035 wurde hierbei für die B 173 ein DTV von 13.040 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 1.996 Kfz/24h, also 15,3 % und für die St 2195 ein DTV von 5.169 Kfz/24h, bei einem SV-Anteil von 281 Kfz/24h, also 5,4 %, ermittelt. Eine Verschlechterung der Verkehrs- und damit Immissionssituation ist mithin auch über den Prognosehorizont 2030 hinaus nicht zu erwarten. Diese weiterführende Betrachtung auf Grundlage der aktuellsten Zahlen unterstreicht daher, dass die der Verkehrslärmuntersuchung zugrunde gelegten Zahlen – zugunsten der Betroffenen – realistisch und konservativ berechnet wurden.

Aus den Berechnungen des Vorhabenträgers (Planunterlage 17.1) ergibt sich mithin, dass die Beurteilungspegel sowohl in der Fläche, als auch an den jeweiligen Immissionsorten, nach dem Umbau des Knotenpunkts der B 173 mit der St 2195 weder um mindestens 3 dB (A) noch auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht werden. Die ermittelten Pegel nach dem Umbau betragen maximal 54 dB (A) tags und maximal 48 dB (A) nachts. Die Beurteilungspegel erhöhen sich dabei – im Vergleich zur derzeitigen Knotenpunktsituation – um maximal +1 dB (A). An den meisten

Immissionsorten bleiben die Pegel unverändert. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers wurden durch das Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz – der Regierung von Oberfranken geprüft. Es hat bestätigt, dass die Kriterien für die Annahme einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV nicht erfüllt werden und damit bei sämtlichen Gebäuden im Planfeststellungsbereich kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Ergänzend wies das Sachgebiet 50 darauf hin, dass die Immissionspegel selbst bei Annahme eines Neubaus deutlich unter den geltenden Immissionsgrenzwerten lägen.

Die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV werden mithin nicht erfüllt. Ein Anspruch auf Lärmschutzeinrichtungen besteht nicht.

3.4.4.2 Schutz vor Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Für Luftschadstoffe wird die Schädlichkeitsgrenze insoweit durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Daneben ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden, § 50 S. 2 BImSchG.

Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden durch die vom Verkehr im Bereich des umgebauten Knotenpunkts der B 173 mit der St 2195 erzeugten Abgase im Prognosejahr 2030 nicht in unzulässiger Weise überschritten. Auf die Unterlage 1, Punkt 6.2 wird Bezug genommen.

Dort wurden für den Immissionsort „Schauensteiner Weg 32“ Berechnungen der lufthygienischen Verhältnisse durchgeführt. Der gewählte Immissionsort liegt dem gegenständlichen Knotenpunkt mit einem Abstand von ca. 150 m westlich der St 2195 und ca. 120 m nordwestlich der geplanten Verbindungsrampe am nächsten. Die genaue Lokalisierung kann der Unterlage 5 entnommen werden. Die Berechnung erfolgte alsdann anhand der einschlägigen Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012). Im Ergebnis werden insbesondere die Grenzwerte der Feinstaubkonzentration (PM_{10} bzw. $PM_{2,5}$) von höchstens $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahres-, sowie bei PM_{10} $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Tagesmittel bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr nicht überschritten. Gesundheitsschädigende Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung im

Trassenumfeld des Knotenpunkts sind somit – auch hinsichtlich der übrigen Luftschadstoffe – nicht zu erwarten.

Das Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz – der Regierung von Oberfranken hat diese Bewertung in seiner Stellungnahme aus fachlicher Sicht bestätigt.

3.4.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage sind nach BBodSchG nicht unzulässig.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens, als Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG, rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von den mit bis zu 12.699 Fahrzeugen/Tag belasteten Straßen werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Umgestaltung des Knotenpunkts wird weitgehend auf dem Bestand der Trassen durchgeführt, eine diesbezügliche Vorbelastung liegt bereits derzeit vor. Bisher nicht belastete Böden werden in erster Linie durch die Neuanlage der Verbindungsrampe der B 173 beansprucht. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist dennoch nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 12.699 Fahrzeugen/Tag und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung im Bereich der Verbindungsrampe eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Nach Auskunft der Stadtverwaltung Naila befinden sich auf den Fl.Nrn. 918 und 919 der Gemarkung Naila sowie auf Fl.Nr. 706/5 der Gemarkung Naila ehemalige Erdaushubdeponien. Diese liegen allerdings lediglich im weiteren Umfeld der Umbaumaßnahme. Hier werden im Zuge des Bauvorhabens keine Geländeänderungen vorgenommen.

3.4.4.4 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Immissions- und Bodenschutz

Ein Einwender befürchtet eine Erhöhung der Lärmimmissionen und der Feinstaubbelastung auf seinem Grundstück.

Tatsächlich kommt es nach den Berechnungen des Vorhabenträgers an einigen Immissionsorten zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen. Diese belaufen sich jedoch auf maximal +1 dB (A). Weder am konkreten Grundstück des Einwenders, noch an weiteren Immissionsorten kommt es zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen, die einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen auslöst. Insofern ist die Einwendung zwar zutreffend, sie vermag jedoch – insbesondere aufgrund der nur geringfügigen Erhöhung und dem fehlenden Einfluss der Maßnahme auf die Anzahl der nutzenden Fahrzeuge – den Belang der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu überwiegen.

Auch die zulässigen Grenzwerte im Hinblick auf eine Feinstaubbelastung werden beachtet. Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität auch unterhalb der Grenzwerte gemäß § 50 S. 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis – nicht zuletzt auch wegen der Einhaltung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen – weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage.

In der Gesamtschau überwiegen die für das Vorhaben sprechenden Belange; gesundheitliche Beeinträchtigungen sind nicht zu besorgen.

3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nach Berücksichtigung aller Umstände nicht entgegen.

3.4.5.1 Spezielles Naturschutzrecht

Spezielles Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4.5.1.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4.5.1.2 Betroffenheit von geschützten Teilen von Natur und Landschaft, Biotopen und Natura 2000 – Gebieten

Vom Vorhaben sind keine Naturschutzgebiete, § 23 BNatSchG, Naturparke, § 27 BNatSchG, Naturdenkmäler, § 28 BNatSchG, geschützte

Landschaftsbestandteile, § 29 BNatSchG, sowie Natura 2000-Gebiete, § 32 BNatSchG, betroffen.

Die Gewässerläufe von Selbitz und Berggraben im Nordosten des Untersuchungsgebietes sowie die Auwiesen südlich der B 173 und östlich der Selbitz sind zwar Bestandteil des FFH-Gebietes 5636-371 „Selbitz, Muschwitz und Höllental“. Das Vorhaben führt jedoch dort zu keiner anlage- oder baubedingten Flächeninanspruchnahme. Auch mittelbare verkehrsbedingte Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im FFH-Gebiet indiziert wird. Beeinträchtigungen der Gewässerqualität der Selbitz oder von wertgebenden Gewässerorganismen wie Bachneunauge oder Koppe sind ebenfalls auszuschließen, da zusätzlich anfallendes Straßenwasser einem Regenrückhaltebecken zugeführt wird. Die Ausführung des RRB erfolgt als einteiliges Regenklär- und Rückhaltebecken. Der Drosselabfluss zur Selbitz erfolgt über einen vorhandenen Rohrdurchlass, so dass keine Bauarbeiten am Gewässerufer erforderlich werden.

Südlich der B 173 betrifft die Maßnahme jedoch eine Randlage des Landschaftsschutzgebiets „Selbitztal mit Nebentälern“, § 26 BNatSchG. Durch den Straßenausbau und den Bau der Verbindungsrampe werden ca. 1,7 ha Fläche beansprucht und überprägt. Es handelt sich hierbei um einen straßennahen, bereits erheblich vorbelasteten Randbereich des Landschaftsschutzgebiets mit strukturarmen Ackerlagen. Durch die Einschnittslage entstehen auch keine visuellen Fernwirkungen. Die untere Naturschutzbehörde erklärte daher ihr Einverständnis mit der Maßnahme. Die nach der einschlägigen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Selbitztal mit Nebentälern“ erforderliche Erlaubnis für die Herstellung bzw. Änderung der Straßen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets wurde unter Punkt 3.5.1 erteilt.

Im Planungsgebiet befindet sich weiter das amtlich kartierte Biotop 5636-1012, dessen Biototyp „seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sümpfe“ (GN) dem gesetzlichen Schutz des § 30 BNatSchG unterliegt. Die Nasswiesenbrache wird am Fuße des südlichen Straßendamms des B 173 auf einer Fläche von ca. 0,01 ha zeitweise baubedingt in Anspruch genommen. Hinsichtlich Lage und Beschreibung des betroffenen, gesetzlich geschützten Biotops wird auf die Planunterlagen 9.1 und 9.2/1 verwiesen. Für die Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit des Eingriffs nach § 15 Abs. 3 BNatSchG (3.4.5.2.5) bzw. aus den in der Verbesserung der Verkehrssicherheit liegenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls eine Ausnahme zu, § 30 Abs. 1, 3 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 S. 1 BayNatSchG.

3.4.5.1.3 Allgemeiner Artenschutz

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstätten schutzes. Nach § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Ausgenommen sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Zudem ist es gemäß Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG i. V. m. § 39 Abs. 7 BNatSchG verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen. Auch ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 S. 1 BNatSchG oder des Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden.

Gemäß § 39 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (3.4.5.2). Zudem lägen die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Dem Vorhabenträger wurden unter 3.5 Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Außerdem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (3.4.5.2.5).

3.4.5.1.4 Besonderer Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren besonders geschützter Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind – neben allen europäischen Vogelarten – Tierarten, die in den Anhängen A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97, im Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgelistet sind (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG). In richtlinienkonformer Auslegung nationalen Rechts sind auch Tötungen, die billigend in Kauf genommen werden, „absichtliche

Tötungen" iSd. Art. 12 Abs. 1 lit. a FFH-RL (BVerwG, Beschluss vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere streng geschützter Arten und europäischer Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich störungsbedingt der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Streng geschützt sind Tierarten, die im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97, im Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Hinzu kommen die europäischen Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wild lebender Tiere besonders geschützter Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen besonders geschützter Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben iSv. § 18 Abs. 2 S. 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten gemäß § 45 Abs. 5 BNatSchG die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b gilt entsprechendes.

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen

Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 12.02.2013 (Az.: II Z 7-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung unter diesen „fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011 (Az. 9 A 12.10) Art. 12 Abs. 1a der FFH-RL zu berücksichtigen, der unter „absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

In diesem sog. „Freiberg-Urteil" des BVerwG wurde der Anwendungsbereich und damit die Annahme eines Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zunächst gegenüber der bisherigen Rechtsprechung deutlich erweitert.

Mit weiterem Urteil des BVerwG vom 08.01.2014 Az. 9 A 4/13 zum Neubau der Bundesautobahn A 14 nördlich Colbitz (bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 08.03.2018 – 9 B 25.17) wurde diese restriktive Rechtsprechung zum Vorliegen eines Tötungsverbotes wiederum dahingehend korrigiert, dass Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens bereits tatbestandlich das sog. Tötungsverbot nicht erfüllen, sofern – insbesondere i. V. m. Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen – kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht.

Die zusätzliche Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Maßnahmen der Baufeldfreimachung künftig nur dann (noch) erforderlich, wenn das Tötungsrisiko für die geschützten Arten trotz der in zumutbarem Umfang vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht ist.

Die Datengrundlage ist in der Planunterlage 19.1.3 (saP; dort Punkt 1.2) dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Berücksichtigt wurden im Rahmen der saP die in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung (V, G und A) von Gefährdungen für nach den einschlägigen Regelungen geschützte Tier- und Pflanzenarten sowie die Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF). Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen.

Die in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris Rn. 31).

Naturschutzvereinigungen und die örtlich zuständigen Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Dahingehende Einwendungen sind nicht eingegangen.

Die höhere Naturschutzbehörde äußerte in ihrer Stellungnahme vom 23.03.2015, Az. 51-8681, Einverständnis mit der saP.

Im Rahmen einer Freilanderfassung von potentiell durch das Bauvorhaben betroffenen, gemeinschaftsrechtlich streng geschützten Arten wurden das Vorkommen von FFH-Pflanzenarten des Anhang IV b) sowie von FFH-Tierarten des Anhangs IV a) aus den Gruppen Säugetiere (Biber, Feldhamster, Fischotter und 13 potenziell vorkommende Fledermausarten), Reptilien (Zauneidechse und Schlingnatter), Amphibien, Libellen, Käfer, Schmetterlinge (Großer Wiesenknopf, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling), Schnecken und Muscheln sowie „Europäische Vogelarten“ (Neuntöter, Eisvogel, Graureiher, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Goldammer, Feldsperling) überprüft. Festgestellt wurden Vorkommen der „Europäischen Vogelarten“ Neuntöter, Goldammer sowie Feldsperling, deren Betroffenheiten im Hinblick auf die Vorhabenswirkungen hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 des BNatSchG näher zu prüfen waren. Weiterhin wurden 12 Säugetierarten (Fledermausarten), welche den Untersuchungsraum potenziell als Lebensraum nutzen könnten, näher behandelt.

Für diese Arten werden zwei Vermeidungs- (V), zwei Gestaltungs- (G) und eine Ausgleichsmaßnahme (A) vorgeschlagen (3.4.5.2.4 ff.), um Schädigungen zu minimieren und Störungen der lokalen Populationen zu vermeiden und eine Lebensraumnutzung im Geltungsbereich des Vorhabens weiterhin zu ermöglichen. So finden Rodungen und Gehölzrückschnitte nur außerhalb der Vogelbrutperiode bzw. der Wochenstubenzeit der Fledermäuse und vor dem Einzug in die Winterquartiere statt. Eingriffe in die strukturreichen Dammböschungen östlich der St 2195 sollen weitestgehend vermieden werden. Der Neuntöter-Lebensraum soll im Bereich des geplanten Knotens durch Einbringung entsprechender Habitatelemente wiederhergestellt bzw. verbessert und Teilbereiche der Ausgleichsfläche 2A als Lebensraum entwickelt werden. So kann im Ergebnis das Eintreten von Verbotstatbeständen für diese Arten vermieden werden.

3.4.5.2 Allgemeines Naturschutzrecht

3.4.5.2.1 Rechtsfolgen eines Eingriffs

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen.
- verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen (A)) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen (E)).

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind, § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen, § 15 Abs. 1 S. 3 BNatSchG. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist, § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist, § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG.

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaftsbild im Rang vorgehen, § 15 Abs. 5 BNatSchG.

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, § 15 Abs. 6 BNatSchG. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren A/E-Maßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 357). Die Prüfungsreihenfolge ist einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

3.4.5.2.2 Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen, § 15 Abs. 1 BNatSchG, striktes Recht dar.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist allerdings nicht in einem streng naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf einer Einschränkung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung. Das Vermeidungsgebot verlangt nicht den Verzicht auf ein Vorhaben, sondern die Vermeidung erkennbarer Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d.h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei der Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen der vom Vorhabenträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabenträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl 2003, 1069).

Die Planung entspricht diesem strikten Gebot. Insoweit wird auf die Planunterlage 19.1.1 verwiesen.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter 3.4.2 ist zunächst festzustellen, dass ein Beibehalten bzw. ein Ersatzneubau der bestehenden Kreuzungssituation (sog. Null-Variante) ausscheidet, da das zentrale Planungsziel eines verkehrssicheren Umbaus des Knotenpunkts im Rahmen der Nullvariante nicht realisiert werden kann. Eine andere, weniger invasive Variante (Lichtsignalanlage) scheidet aus Gründen der Sicherheit und

Leichtigkeit des Verkehrs aus. Auf die Ausführungen in 3.4.2.1.1 wird verwiesen.

Bei der Ausarbeitung der Detailplanung für die planfestgestellte Linienführung hat der Vorhabenträger im Weiteren auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet. Unter den teilplanfreien Lösungen hat die planfestgestellte Variante entwurfs- und sicherheitstechnische Vorteile.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter 3.4.5.2.4 und 3.4.5.2.6 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich des erforderlichen Eingriffs unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Der mit der Realisierung des Vorhabens verbundene Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild ist damit unvermeidbar.

3.4.5.2.3 Beschreibung des Eingriffs

Die Planung umfasst den Umbau des höhengleichen Knotenpunkts zwischen der B 173 und der St 2195 zu einer teilplanfreien Kreuzung. Die Linienführung der B 173 und der St 2195 bleibt unverändert und orientiert sich sowohl in der Lage als auch in der Höhe am Bestand. Für die teilplanfreie Ausgestaltung wird eine neue Verbindungsrampe trassiert und ein Brückenbauwerk im Zuge der B 173 installiert. An der B 173 werden außerdem Ein- und Ausfädelungstreifen ergänzt, die St 2195 erhält einen Rechtsabbiegestreifen.

So werden – insbesondere durch die Neugestaltung der Dammböschungen der B 173 im Bereich der Auenquerung – Randbereiche ökologisch wertvoller Flächen mit verkehrsbedingten Vorbelastungen betroffen.

Im Übrigen wird auf Planunterlage 1, Punkt 6.4. und Planunterlage 9.3. verwiesen.

3.4.5.2.4 Vermeidungsmaßnahmen

Es sind nachfolgende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

1.1 V: Holzung von Straßenbegleitgehölzen außerhalb der Vogelschutzzeit bzw. der Wochenstubezeit der Fledermäuse und vor dem Einzug in die Winterquartiere

1.2 V: Vermeidung baubedingter Schadstoffeinträge oder sonstiger Verschmutzungen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Selbitz durch geeignete Schutzvorkehrungen

1.3 V: Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen benachbarter empfindlicher Vegetationsbestände und Lebensräume durch eine Baufeldbegrenzung bzw. einen Biotopschutzzaun

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlage 9.2 verwiesen.

3.4.5.2.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Vorhabenbedingte, unvermeidbare Beeinträchtigungen muss der Vorhabenträger durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgleichen oder ersetzen (= A/E-Maßnahmen), § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG. Das Kompensationsgebot ist nach der Rechtsprechung des BVerwG zwingendes Recht (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41).

Die Bayerische Kompensationsverordnung konkretisiert diese bundesgesetzliche Regelung und stellt eine bayernweit einheitlich Anwendungspraxis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sicher. Die zu kompensierende Eingriffsermittlung wurde entsprechend dieser BayKompV vom 07.08.2013, in Kraft getreten am 01.09.2014, unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur BayKompV.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in Planunterlage 9.3 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 52.153 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume werden mit 54.982 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der BayKompV ist daher vorliegend gegeben. Das A/E-Konzept wurde vom Sachgebiet 51 der Regierung von Oberfranken geprüft und das Einverständnis erteilt. Punkt 3.5 dieses Beschlusses beinhaltet konkretisierende Nebenbestimmungen. Insbesondere hat der Vorhabenträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten,

nach 3.5.6 die erforderlichen A/E-Flächen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe baulich fertig zu stellen.

Es sind nachfolgende Maßnahmen vorgesehen.

2.1 A: Entwicklung eines Magerstandortes auf Acker durch Abschieben des Oberbodens und Ansaat einer regional-spezifischen Gras-Kraut-Mischung

2.2 A: Grünlandextensivierung

2.3 A: Pflanzung einer Obstbaumreihe

2.4 A: Pflanzung von Strauchhecken und Entwicklung artenreicher Säume sowie Einbringung von Kleinstrukturen in die Heckensäume (Lesesteinhaufen, Felsblöcke, Totholz)

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlage 9.2 verwiesen.

Die Flächen sind im Detail noch mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, 3.5.5.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden.

3.4.5.2.6 Gestaltungsmaßnahmen

Vorgesehen sind zuletzt nachfolgende Gestaltungsmaßnahmen:

3.1 G: Aufgelockerte Pflanzung von Strauchhecken auf humusarmen Standorten (Einschnitte, nördliche Dammböschung B 173)

3.2 G: Entwicklung artenreicher Gehölzsäume

3.3 G: Pflanzung Baum-Strauch-Hecke (südliche Dammböschung B 173)

3.4 G: Pflanzung einzelner Laubbäume um das Regenrückhaltebecken und auf einer Verkehrsinnenfläche

3.5 G: Grünlandextensivierung

3.6 G: Gehölzsukzession

3.7 G: Humusarme Begrünung im Anspritzverfahren (regionalspezifische Gras-Kraut-Mischung)

3.8 G: Ansaat einer regionalspezifischen Gras-Kraut-Mischung nach Oberbodenandeckung

3.9 G: Ansaat von Landschaftsrasen (Regelsaatgutmischungen)

4 G: Naturnahe Gestaltung der Gabionenwand durch Verwendung regionaler typischer Bruchsteine

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlage 9.2 verwiesen.

3.4.5.3 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege sowie zum Artenschutz

3.4.5.3.1 Befristung der Unterhaltslast

Die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Befristung der Unterhaltslast für die Ausgleichs- und Ersatzflächen auf 15 Jahre wird abgelehnt.

Zwar sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 10 Abs. 1 BayKompV (nur) in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten, wobei die Verpflichtung zur Durchführung der notwendigen Pflegemaßnahmen in der Regel 25 Jahre nicht überschreiten darf, § 10 Abs. 1 S. 4 BayKompV. Diese zeitliche Begrenzung gilt jedoch gerade nicht für staatliche Träger als Eingriffsverursacher, § 10 Abs. 3 BayKompV. Die Ausgleichsflächen sind daher solange zu pflegen und unterhalten, wie der Eingriff wirkt bzw. die Straße befahren wird.

3.4.5.3.2 Produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen

Anstelle der beantragten Ausgleichsmaßnahmen schlugen mehrere Einwender vor, produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen festzustellen. Hierdurch könne der Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden werden.

Nach Möglichkeit werden selbstverständlich Maßnahmen gewählt, die auch den öffentlichen Belang der Landwirtschaft geringstmöglich beeinträchtigen. PIK-Maßnahmen sind oftmals geeignet, die Erfordernisse des Naturschutzes mit dem Bedürfnis nach Erhalt landwirtschaftlicher Nutzfläche zu verbinden. Vorliegend können solche PIK-Maßnahmen die vorhabenbedingten Eingriffe jedoch nicht ausgleichen. PIK-Maßnahmen werden als Ausgleichsmaßnahmen für den Habitat- und Artenschutz in der Regel angewendet bei Beeinträchtigungen von Offenlandarten wie Feldlerchen, Rebhühnern, Braunkehlchen, Greifvögeln oder bestimmten Reptilienarten. Diese Arten sind von dem vorliegenden Bauvorhaben jedoch nicht betroffen. Vielmehr ist insbesondere der anzunehmende Verlust des Brutreviers des Neuntötters auszugleichen. Hierzu sind PIK-Maßnahmen aus naturschutzfachlicher Sicht nicht geeignet. Vielmehr sollen mit der Anlage von dornstrauchreichen Hecken, mageren Säumen und Wiesen neue Brut- und Nahrungslebensräume geschaffen werden.

3.4.5.4 Ergebnisse der Prüfung des Belangs des Naturschutzes und zur Landschaftspflege sowie des Artenschutzes

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten, § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit nach § 17 S. 2 FStrG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen, § 1a BauGB, § 1 BBodSchG.

Das von der Maßnahme betroffene Gebiet und seine Beeinträchtigungen sind in der Planunterlage 19 in Worten beschrieben und zeichnerisch dargestellt.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Umweltschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für den Umbau des Knotenpunkts sprechenden Belange überwiegen im Rahmen der Abwägung. Welche Belange abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. Dem § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des BVerwG kein Rangverhältnis in dem Sinne entnehmen, dass bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einzuräumen ist (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10/96, juris, Rn. 20).

Der LBP (Planunterlage 19.1) gibt Aufschluss über das Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft. Er zeigt die Beeinträchtigungen auf, die das Vorhaben verursacht. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Trassenvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen sind in der Planunterlage 9.2 und 19.1.1, Punkt 3 und 5.2 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaftsbild wiegen im Ergebnis nicht so schwer, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden.

3.4.6 Gewässerschutz

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang. Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.12.2015 – 6 C 37.14; BVerwG, Urteil vom 20.11.2000,

Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 18 dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist schlüssig und umfassend. Auf sie kann daher Bezug genommen werden. Das Wasserwirtschaftsamt ist nach Art. 63 Abs. 3 BayWG wasserwirtschaftliche Fachbehörde. Dem Gutachten des WWA Hof kommt daher im Planfeststellungsverfahren eine besondere Bedeutung zu, die durch abweichende Einschätzungen, die nicht durch hydrologische Sachverständigenäußerungen untermauert sind, nicht mit Erfolg in Frage gestellt werden können (vgl. BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBl. 2012, 47/48 m.w.N.)

3.4.6.1 Entwässerungsabschnitte

Der vorliegende Planfeststellungsbereich ist in zwei Entwässerungsabschnitte gegliedert:

- Entwässerungsabschnitt 1: Das Einzugsgebiet umfasst den Bereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+160 der B 173 einschließlich des Brückenbauwerks, die Ausfahrtrampe Süd (Bau-km 0+160 bis Bau-km 0+200 rechts der B 173), die Einfahrtrampe Nord (Bau-km 0+150 bis Bau-km 0+195 links der B 173) und den Bereich von Bau-km 0+050 bis Bau-km 0+345 der Verbindungsrampe.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser aus diesen Einschnittsbereichen wird in Rinnen und Entwässerungsmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Rohrleitungen dem neuen Rückhaltebecken zugeführt. Der Drosselabfluss aus dem Becken entwässert über einen bestehenden Rohrdurchlass im Damm der St 2195 alt in die Selbitz (Einleitungsstelle E1).

Die Berechnung der Abflussmengen sowie die Bemessung des Rückhaltebeckens sind in der Planunterlage 18.1 enthalten.

- Entwässerungsabschnitt 2: Das Einzugsgebiet umfasst den Bereich von Bau-km 0+160 bis Bau-km 0+395 der B 173, den Bereich von Bau-km 0+345 bis Bau-km 0+355 der Verbindungsrampe, die Einfahrtrampe Süd, die Ausfahrtrampe Nord und den Bereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+215 der St 2195 alt.

Das anfallende Straßenoberflächenwasser aus diesen Dammlagen wird breitflächig über die Bankette und Dammböschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert.

3.4.6.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von

Gewässern, für den Straßenbau im Wasserschutzgebiet oder im faktischen bzw. festgesetzten Überschwemmungsgebiet von Flüssen oder anderen Gewässern erster bis dritter Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für den Oberflächenwasserablauf usw., erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben samt den damit einhergehenden Änderungen an den Gewässern steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Wasserschutzgebiete werden durch die geplante Straßenbaumaßnahme nicht berührt. Aus der Sicht des Trinkwasserschutzes waren dem Vorhabenträger keine zusätzlichen Verpflichtungen aufzuerlegen.

Die B 173 wird im östlichen Bereich des Knotenpunkts in Dammlage geführt. Der Böschungsfuß ragt dabei – im Bereich von ca. Bau-km 0+300 bis Bau-km 0+375 – in Randflächen des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets der Selbitz (Verordnungsentwurf des Landratsamts Hof für das Überschwemmungsgebiet der Selbitz von Flusskilometer 0,000 bis 27.600) hinein. Hierdurch geht ca. 200 m³ Retentionsraum verloren. Im Zuge des Volumenausgleichs der Überschwemmungsfläche ist ein Retentionsraumausgleich vorgesehen. Dieser wird nach Maßgabe der unter 3.6 aufgeführten Nebenbestimmungen durchgeführt. Die geplanten Geländeauffüllungen und -abtragungen stellen dabei eine wesentliche Umgestaltung bzw. Schaffung eines Gewässers iSd. § 67 Abs. 2 S. 3 WHG dar und bedürfen insofern der Planfeststellung, § 68 Abs. 1 WHG (3.6).

Die notwendige Planfeststellung gemäß §§ 68 Abs. 1 iVm. 67 Abs. 2 S. 3 WHG wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ersetzt. Soweit es das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Selbitz betrifft, ersetzt die straßenrechtliche Planfeststellung auch die Ausnahmegenehmigung nach §§ 78a Abs. 2, 1 und 6, 76 Abs. 3 WHG i.V.m. dem Verordnungsentwurf des Landratsamts Hof für das Überschwemmungsgebiet der Selbitz von Flusskilometer 0,000 bis 27.600. In Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlichem Sachverständigen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch die notwendigen Eingriffe in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Selbitz im Zuge des Vorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation zu erwarten sind.

Hinsichtlich der vorstehend beschriebenen Gewässerausbautatbestände führt der amtliche Sachverständige zusammenfassend aus, dass bei ordnungsgemäßer Bauausführung und Beachtung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen dem Bauvorhaben keine wasserwirtschaftlichen

Belange entgegenstehen. Den gebotenen Auflagen wurden im erforderlichen Umfang durch die in 3.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

3.4.6.3 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zum Gewässerschutz

3.4.6.3.1 Der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamt Hof vom 12.05.2015, Az.: 4-4354.3-HO-2278/2015, bestätigt durch ergänzende Nachricht vom 01.12.2020, wurde, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, weitgehend entsprochen, 5.3.

Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig, 3.4.6.

Das vorgesehene Regenrückhaltebecken erfüllt die relevanten Anforderungen. Der Bau eines Leichtstoffabscheiders sowie die Auflage „Dabei ist insbesondere auf eine ausreichende Wasserfüllung zu achten“ kann – nach Rücksprache mit dem amtlichen Sachverständigen und dem Fachsachgebiet 52 der Regierung von Oberfranken – entfallen.

3.4.6.3.2 Einige Einwander monieren die vorgesehene Versickerung im Bereich der Fl.Nr. 649/1, 916, 919/1, 920, 929/1, 921/1 und 924/3 der Gemarkung Naila. Bei den Flächen handele es sich ohnehin um feuchte Wiesen, eine weitere Versickerung im gegenständlichen Bereich sei nicht hinnehmbar. Alternativ solle eine Rohrleitung installiert werden.

Die Entwässerungssituation auf den gegenständlichen Flächen wird durch die Planung nicht negativ betroffen. Das anfallende Straßenwasser wird wie bisher breitflächig über die Bankette und Böschungen versickert oder über Mulden und Rohrleitungen in das neu zu errichtende Regenrückhaltebecken bzw. über vorhandene Gräben in die Selbitz eingeleitet. Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Niederschlagswässer der Straßenflächen aufzunehmen und abzuleiten. Die entsprechenden Nachweise wurden in Planunterlage 18.1 erbracht. Insgesamt ist durch die Anlage des Regenrückhaltebeckens eine Verbesserung der gesamten Entwässerungssituation des Bereichs zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen auf benachbarte, landwirtschaftlich genutzte Grundstücke sind nicht zu befürchten.

3.4.6.3.3 Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung hinreichend Rechnung getragen. Es ist davon auszugehen, dass keine Verschlechterung der wasserwirtschaftlichen Situation gegenüber dem Bestand eintreten wird. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Qualitätskomponenten des betroffenen Flusswasserkörpers. Der amtliche Sachverständige kommt in seinem Gutachten daher abschließend zu dem Ergebnis, dass gegen das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Insgesamt stehen

die Belange der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher dem beantragten Straßenbauvorhaben nicht entgegen.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Planung ist mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar.

3.4.7.1 Flächenverbrauch

Durch das gegenständliche Vorhaben werden auch land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Nach dem Grunderwerbsverzeichnis müssen für das Vorhaben ca. 3,16 ha Fläche erworben werden, allein die Kompensation des Eingriffs beansprucht 0,94 ha Acker- und Grünlandfläche. Der konkrete Flächenbedarf ist in den Planunterlagen 10.1 und 10.2 dargestellt.

Der o.g. Bedarf besteht angesichts verkehrlicher Notwendigkeiten und der Beachtung weiterer öffentlicher Belange (Naturschutz, u.a.) tatsächlich im beantragten Umfang. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass der Vorhabenträger gezielt bereits im Eigentum der öffentlichen Hand stehende Flächen überplant hat, soweit dies fachlich(-rechtlich) sinnvoll und zulässig ist. Der Inanspruchnahme privater landwirtschaftlich genutzter Flächen kann nicht schon dadurch begegnet werden, dass auf Teile des Vorhabens – insbesondere auf naturschutzfachlich notwendige Ausgleichsmaßnahmen – verzichtet wird. Schlüssigkeit und Gesetzmäßigkeit der Planung hängen davon ab, dass die vorhabenbedingten Eingriffe vollständig ausgeglichen werden.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat ergeben, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Das gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch im Hinblick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe.

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist das Interesse am Umbau des Knotenpunkts der B 173 mit der St 2195 daher höher zu bewerten als das Interesse der Landwirtschaft oder einzelner Betroffener an der Erhaltung ihrer Grundstücke. Das Straßenbauvorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehenden Flächen nicht zu verwirklichen. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen. Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder nur in geringerem Umfang in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen, besteht nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde nicht. Der Flächenbedarf für die Straße ist durch den bestandsorientierten Ausbau gering gehalten. Agrarstrukturelle Belange wurden berücksichtigt.

Einzelheiten des Grunderwerbs, wie z.B. die Bereitstellung von Tauschland, und die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

- 3.4.7.2 Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen in 3.7 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten landwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird.

- 3.4.7.3 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Thematik Landwirtschaft

- 3.4.7.3.1 Zufahrten

Die land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind auch nach Abschluss der Maßnahme wegemäßig erschlossen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf unveränderten Fortbestand des öffentlichen Wegenetzes. Der Anliegergebrauch, Art. 17 BayStrWG, schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVWZ 1990, 1165). Diese Vorgaben werden erfüllt. Mehrere Zuwegungen werden durch die Eintragung von Geh- und Fahrtrechten über nebenliegende Flächen gewährleistet. Wo möglich, passte der Vorhabenträger die Planung des Wegenetzes auch an die Wünsche der Betroffenen an. Die verbleibenden, mit der Auflassung der bisherigen Zufahrten verbundenen Nachteile sind nach Abwägung der widerstreitenden Belange von den Betroffenen hinzunehmen. Eine direkte Zufahrt von einer landwirtschaftlich genutzten Fläche auf eine Bundes- oder Staatsstraße birgt grundsätzlich ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer. Durch die Auflassung von direkten Zufahrten und die Schaffung von Ersatzzufahrten wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefördert.

Kosten für Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz müssen in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Nutzen stehen. Künftige Wegebeziehungen dürfen daher auch über Umwege führen, soweit diese für

den Nutzer zumutbar sind. In diesem Zusammenhang gilt, dass der Einzelne keinen Anspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege hat, Art. 14 Abs. 3 BayStrWG (Gemeingebrauch). Art. 17 BayStrWG begründet keinen Anspruch auf eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit.

Bei Umwegen, die infolge der Durchtrennung zusammenhängender Grundstücke entstehen, ist hingegen ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, Art. 11 BayEG, so dass auch hierüber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht zu entscheiden war.

Die Entscheidung über die Anlage und die Ausgestaltung von – nicht durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen – Zufahrten ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und -beschlusses.

3.4.7.3.2 Unternehmensflurbereinigung

Eine Flurneuordnung nach § 87 FlurbG wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig erachtet und ist nicht vorgesehen. Die benötigten Grundstücke und Grundstücksteile sollen vom Vorhabenträger im Rahmen des freien Grunderwerbs erworben werden.

Bewirtschaftungsschwernisse oder Wertverluste durch An- und Durchschneidungen sowie die Behandlung von Restflächen werden im Rahmen des nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens behandelt.

3.4.7.3.3 Bewirtschaftung der Grundstücke während der Baumaßnahme

Die Nebenbestimmungen in 3.7 des Beschlusstextes stellen sicher, dass eine Bewirtschaftung der betroffenen Grundstücke auch während der Baumaßnahme möglich bleibt.

3.4.8 Denkmalschutz

Die denkmalschutzrechtliche Nebenbestimmung 3.8 resultiert aus Art. 8 Abs. 1 BayDSchG.

Von der Maßnahme sind keine Bau- oder bekannte bzw. vermutete Bodendenkmäler betroffen. Das Risiko, bei den Bauarbeiten Bodendenkmäler oder archäologische Funde oder/und Befunde zu zerstören, wird aufgrund der Lage und der Denkmalkennntnis als sehr gering eingeschätzt. Darüber hinaus gehende Schutzauflagen waren daher nicht veranlasst.

3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

3.4.9.1 Belange der Leitungsträger

Den Belangen der Leitungsträger wurde mit diversen Schutz- und Informationspflichten Rechnung getragen. In der Planfeststellung ist nur über das „Ob“ und „Wie“ einer Leitungssicherung, -anpassung und -verlegung zu entscheiden, nicht jedoch über die damit verbundenen Kosten. Soweit sich Leitungsträger mit den in der Planunterlage 11 – Regelungsverzeichnis – beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden.

Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggfs. zu sichernden und/oder zu verlegenden Ver- und Versorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht – Planunterlage 1 – enthalten. In Planunterlage 11 sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nrn. 16.1 bis 18 aufgeführt.

Mit den umfangreichen Regelungen in 3.9 wurde den Stellungnahmen der Bayernwerk Netz GmbH, Bamberg, vom 11.06.2015 sowie vom 29.09.2021 und vom 27.09.2021, Az. BAGE-DNLL KS/24641, umfassend entsprochen. Die vorgeschlagenen Berichtigungen und Ergänzungen zu den im Planfeststellungsabschnitt vorhandenen Versorgungsleitungen werden im Zuge der Bauausführung berücksichtigt.

Die von der Maßnahme tangierten Leitungsträger werden rechtzeitig informiert, 3.2.

3.4.9.2 Bauzeitliche Belange

Der innerörtliche Verkehr wird während der Bauzeit über das innerstädtische Straßennetz und der Schwer- und überörtliche Verkehr großräumig umgeleitet. Konflikte, insbesondere des LKW-Verkehrs, mit der Bahnunterführung können so vermieden werden.

3.4.9.3 Entschädigungen für Erwerb und vorübergehende Inanspruchnahmen

Einzelheiten des Grunderwerbs und des Ausgleichs, wie z.B. die Bereitstellung von Tauschland, und die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

3.5 Würdigung und Abwägung privater Belange

3.5.1 Einwendungen, die mehrere Einwender vorgebracht haben

3.5.1.1 Alternative Ampellösung

Mehrere Einwender monierten den erheblichen Flächenverbrauch der beantragten Variante und plädierten, anstelle der teilplanfreien Ausgestaltung

des Knotenpunkts, für eine Ampellösung oder einen Kreisverkehr. Hierdurch könne die sicherheitsrelevante Problematik gelöst werden, ohne derart viel Fläche in Anspruch zu nehmen.

Die beschriebenen Alternativen waren, wie unter 3.4.2.1.1 dargestellt, durchaus auch Gegenstand der Vorüberlegungen. Sie wurden jedoch – insbesondere aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, wie des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität – frühzeitig als Varianten ausgeschlossen 3.4.2.3.1.

3.5.1.2 Ausgestaltung von landwirtschaftlichen genutzten Wegen und Zufahrten in landwirtschaftliche Flächen

Einige Einwendungsführer forderten eine Erhöhung des Ausbaustandards landwirtschaftlich genutzter Wege und Zufahrten.

Die Straßenbestandteile wurden jedoch den jeweils einschlägigen Regelungen entsprechend ausgestaltet. Es wird insofern auf die Ausführungen zum Ausbauzustand der landwirtschaftlich genutzten Wege, 3.4.3.2.3, und 3.4.7.3.1 zur Ausgestaltung und Anlage von Zufahrten verwiesen.

3.5.1.3 Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs und Mehrwege

Zu den Einwendungen betreffend die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs wird auf 3.4.3.2.1, zur Frage nach Mehrwegeentschädigungen auf 3.4.7.3.1 verwiesen.

3.5.1.4 PIK-Maßnahmen

Einige Einwender schlugen produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (sog. PIK-Maßnahmen) anstelle der geplanten Ausgleichsmaßnahmen vor.

Diese sind jedoch vorliegend nicht geeignet, die naturschutzfachliche Kompensation zu erreichen, 3.4.5.3.2.

3.5.1.5 Unternehmensflurbereinigung

Eine Unternehmensflurbereinigung wird nicht für erforderlich gehalten. Es wird insofern auf 3.4.7.3.2 verwiesen.

3.5.2 Einwender P3

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.2.3 verwiesen.

Die Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 936 der Gemarkung Naila bei Bau-km 0+135, links der B 173, wird unter Beachtung der Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) in der bisher vorhandenen Breite vom 3,00 m wiederhergestellt. Die Zufahrt wird mit einer 8 cm Tragdeckschicht auf einer

25 cm Frostschuttschicht bituminös befestigt und ist nach den vorgenannten Richtlinien für landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzbar.

Die Zufahrten zu den Grundstücken Fl.Nr. 1166 und 1173 der Gemarkung Naila werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht berührt und sind daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Sie befinden sich außerhalb des Planfeststellungsbereichs.

3.5.3 Einwender P4

Im Hinblick auf die Einwendungen zur Variantenauswahl und zum Immissionsschutz wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.2.3.1 und 3.4.4.4 verwiesen.

Die Zufahrt zu Haus und Grundstück wird wiederhergestellt. Die Zufahrt wird auch während der Baumaßnahme möglichst sichergestellt, Behinderungen während der Bauzeit können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Geltend gemachte Wertminderungsansprüche wegen der zukünftigen Lärm- und Abgasbelastung sind als unbegründet zurückzuweisen, weil die künftige Lärmbelastung unterhalb der vom Ordnungsgeber festgelegten Zumutbarkeitsschwelle liegt. Allgemeine Wertminderungsansprüche, wie sie unter Hinweis auf sinkende Verkehrswerte der Immobilien geltend gemacht werden, bestehen dagegen grundsätzlich nicht. Auch die Gewährleistung des Eigentums durch Art. 14 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes des Grundstückes stehen dem Eigentümer diesbezüglich nicht zu (siehe hierzu auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95 zur BAB A 99).

3.5.4 Einwender P5

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.2.3.3, 3.4.3.2, 3.4.2.3.1 und 3.4.7.3.2 verwiesen.

Ein Radwegneubau ist im aktuellen Programm für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen in Bayern zwischen Selbitz und Naila nicht vorgesehen. Auch die Anlage eines (zusätzlichen) öFW entlang der B 173 und der St 2195 ist nicht vorgesehen.

3.5.5 Einwender P6

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.5.3.2, 3.4.2.3.3, 3.4.3.2, 3.4.7.3.2 und 3.4.2.3.1 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Vernässung der bewirtschafteten Flächen wird auf 3.4.6.3.2 verwiesen.

3.5.6 Einwender P7

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.5.3.2, 3.4.2.3.3, 3.4.3.2, 3.4.7.3.2 und 3.4.2.3.1 verwiesen.

3.5.7 Einwender P8

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.5.3.2, 3.4.7.3.2 und 3.4.2.3.1 verwiesen.

Die Zugänglichkeit der – hinter der Fl.Nr. 962 der Gemarkung Naila liegenden und bisher über diese angefahrenen – Grundstücke wird durch ein eingetragenes Fahrrecht auf einem 3 m breiten Streifen entlang der Grundstücksgrenze der zu erwerbenden A/E-Fläche Fl.Nr. 961 der Gemarkung Naila im Rahmen des nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens gesichert.

3.5.8 Einwender P12

Im Hinblick auf die allgemeinen Einwendungen wird auf die vorangehenden Ausführungen, insbesondere auf 3.4.2.3, verwiesen.

Das geplante Umspannwerk auf den für das Straßenbauvorhaben benötigten Flächen Fl.Nrn. 949 und 949/2 der Gemarkung Naila konnte verlegt und an anderer Stelle realisiert werden.

Im Hinblick auf Schutzbestimmungen betreffend die weiter betroffenen Anlagen des Einwenders wird auf die Nebenbestimmungen in 3.9 und die Begründung 3.4.9.1 verwiesen. Den Vorschlägen des Einwenders wurde vollumfänglich entsprochen.

3.6 Ergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens (Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Knotenpunkt und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges) erscheinen in ihrer Gesamtheit als für das Allgemeinwohl unverzichtbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Variante als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde.

Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabenträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Der vorgelegte Plan ist damit in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der der hierzu eingebrachten Ergänzungs- und Alternativvorschläge unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

4 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

4.1 Rechtsgrundlage

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen, § 19 Abs. 1 WHG. Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Erlaubnisse werden daher unter Punkt 5 gesondert ausgesprochen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. dessen zielgerichtete Versickerung in den Untergrund stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche bedürfen sie der behördlichen Erlaubnis, § 8 Abs. 1 WHG. Eine Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen, §§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG. Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, so kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden, § 15 WHG. § 11 Abs. 2 und § 14 Abs. 3 bis 5 WHG gelten entsprechend, § 15 Abs. 2 WHG.

4.2 Erlaubnisvoraussetzungen

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden, § 12 Abs. 1 WHG. Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere das Interesse der Trinkwasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben, § 3 Nr. 10 WHG. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist in diesem Zusammenhang weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2000, Rn. 471). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer darf zudem nur erteilt werden, wenn sämtliche Anforderungen nach § 57 WHG erfüllt sind. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers muss so gering gehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, § 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG i. V. m. der AbwV. Außerdem muss die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar sein, § 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Weiterhin sind diejenigen Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen, § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Nach § 60 Abs. 1 S. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Nach § 60 Abs. 1 S. 2 WHG dürfen Abwasseranlagen nur nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Nach § 61 WHG in Verbindung mit der EÜV bestehen bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen Selbstüberwachungspflichten. Darüber hinaus steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

Nach § 15 Abs. 2 WHG sind Rechtsgrundlage für Inhalts- und Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis die §§ 12 Abs. 1 Nr. 1, 13 Abs. 1 und 2 WHG. Inhalts- und Nebenbestimmungen sind nicht nur aus Allgemeinwohlgründen, sondern auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen, § 13 Abs. 1 WHG. Der gesetzliche Vorbehalt für nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen zur Erlaubnis ergibt sich aus § 13 Abs. 1 und 2 WHG. Ist zu erwarten, dass die Gewässerbenutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und

erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis gleichwohl erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern. Der Betroffene ist in diesem Fall zu entschädigen, § 14 Abs. 3 i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG.

Unter Zugrundelegung der dargestellten Voraussetzungen konnte die gehobene Erlaubnis vorliegend erteilt werden.

Die Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend dimensioniert.

Das Straßenoberflächenwasser in den Ein- und Anschnittsbereichen des Entwässerungsgebiets E 1 wird in Rinnen und Entwässerungsmulden gefasst und über Einlaufschächte und Rohrleitungen dem neuen Regenrückhaltebecken RRB 0-1 zugeführt. Auch das anfallende Straßenwasser aus dem Brückenbereich wird über Bordrinnen und Straßeneinläufe gesammelt und über Entwässerungsleitungen dem Becken zugeführt. Dort wird das – in Anbetracht abgeschwemmter Stoffe, z.B. nach Unfällen ausgelaufene Mineralöle, Straßen- und Reifenabriebe – stärker belastete Abwasser, als es nach dem Schutzbedürfnis des aufnehmenden Gewässers angemessen ist, zunächst behandelt. Dies stellt der Vorhabenträger mit einem Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider (Tauchwand) sicher. Die Ausführung des RRB 0-1 erfolgt als einteiliges Regenklär- und Rückhaltebecken. Das Rückhaltevolumen beträgt ca. 200 m³. Der Drosselabfluss aus dem Becken entwässert über einen bestehenden Rohrdurchlass DN 800 im Damm der St 2195 alt in die Selbitz (Einleitungsstelle E1, Bau-km 0+150 rechts der St 2195alt). Die Bemessung des Absetzbeckens und der Einleitungsmenge erfolgte in Abstimmung mit dem WWA Hof.

Im Entwässerungsabschnitt E 2 (Dammlagen) wird das auf den Straßenflächen anfallende Wasser über Bankette, Böschungen, Gräben und Mulden breitflächig in den Untergrund versickert, 3.4.6.1. Hierbei handelt es sich nicht um eine Gewässerbenutzung iSd. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, da die Versickerung nicht zielgerichtet iS. der Vorschrift erfolgt. Dem Gewässerschutz wird hierbei ausreichend Rechnung getragen. Nach Einschätzung des amtlichen Sachverständigen kann die Versickerung des Niederschlagswassers über 20 cm Oberboden als ausreichende qualitative Behandlungsmaßnahme angesehen werden. Die Reinigungskraft des gewachsenen Bodens verhindert dabei ein mögliches Eindringen von Schadstoffen in das Grundwasser.

Bei Beachtung der unter 5.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen, § 12 Abs. 1 WHG, Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte, § 14 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG, nicht zu erwarten. Insbesondere sind die zu erwartenden

hydraulischen und stofflichen Belastungen der betroffenen Oberflächengewässer gering und konzentrieren sich maximal auf die unmittelbare Nähe der Einleitungsstelle. Es ist keine Verschlechterung der Zustandsklasse einer Qualitätskomponente des FWK 5_F032 „Selbitz“ zu erwarten, sodass dem Verschlechterungsverbot des Zustandes von Oberflächengewässern gemäß der WRRL Rechnung getragen wird. Die Bewirtschaftungsziele zur Erreichung eines guten chemischen und guten ökologischen Zustandes bis 2027 bzw. 2021 sind nicht gefährdet. Die Erlaubnisbedingungen und -auflagen beruhen auf § 13 WHG. Danach kann die gehobene Erlaubnis unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden, die auch dazu dienen können, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Das Landratsamt Hof als untere Wasserrechtsbehörde hat – unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung der geplanten Straßenentwässerung durch das WWA Hof – keine Einwendungen gegen die Maßnahme erhoben und wurde insofern ins Benehmen gesetzt nach § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen, insbesondere die Einleitung des behandelten Fahrbahnabwassers in die Selbitz, liegen vor.

Das WWA Hof hat die Darstellungen des Vorhabenträgers überprüft und mit Schreiben vom 12.05.2015 und – bezugnehmend auf die ergänzende Unterlage 18.4 – mit weiterer Äußerung vom 01.12.2020 bestätigt, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen.

Die Gestattungen werden gemäß §§ 10, 57 und 15 WHG in Form einer gehobenen Erlaubnis erteilt. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs des Straßenzugs erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass entwässerungsbedingt weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist. Die konkreten Festlegungen zu den Entwässerungsabschnitten sowie dem Absetzbecken ergeben sich aus den Planunterlagen 1 und 18. Zusammen mit den Nebenbestimmungen unter 5.3 erreicht die Entwässerungsplanung einen Stand, der eine Gefährdung der Gewässer durch Straßenabwasser nicht befürchten lässt.

4.3 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

- 4.3.1 Die vom amtlichen Sachverständigen vorgeschlagene Befristung der erteilten gehobenen Erlaubnis auf 20 Jahre nach Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG wurde

nicht aufgenommen. Einer entsprechenden Nebenbestimmung stimmte der Vorhabenträger nicht zu.

Nachdem der Betrieb des Knotenpunkts – und damit auch die Oberflächenwasserbeseitigung des Abschnitts – auf eine unbefristete Dauer angelegt ist, ist eine Befristung auch nicht angezeigt. Die gehobene Erlaubnis wird gemäß § 19 WHG nur anlässlich des Planfeststellungsverfahrens und auch nur im Benehmen mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde erteilt. Sie unterliegt daher nicht der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung und verfügt auch nicht über die starke Bindungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Damit bleiben insbesondere nachträgliche Entscheidungen bzw. weitergehende Anforderungen aus fachlicher Sicht an die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis jederzeit möglich, § 57 Abs. 3 WHG. Zudem ermöglicht auch § 13 Abs. 1 WHG jederzeit, nachträglich weitergehende Anforderungen an die Abwasserbeseitigung zu stellen. Dies ist in Punkt 5.3.4.6 auch ausdrücklich klargestellt. Die Befristung der erteilten Erlaubnis ist dafür nicht erforderlich.

Dies wird auch durch die allgemeine Vorgabe Ziffer 2.1.8.2 der Verwaltungsvorschriften zum Vollzug des Wasserrechts (VWWas) nicht in Frage gestellt. Demnach sind Erlaubnis und Bewilligung grundsätzlich zu befristen. Die Regelung ist jedoch für Ausnahmen durch die zuständige Rechtsbehörde offen. Da nachträgliche Anordnungen vorliegend jederzeit möglich sind (s.o.) und es sich um eine für die Allgemeinheit bedeutsame Infrastrukturanlage handelt, deren besondere Stellung auch Ziffer 2.1.10.1 VWWas verdeutlicht („Für die Einleitung von Straßenabwässern ist in der Regel ein öffentliches Interesse bei Bundesfernstraßen, Staatsstraßen und Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen gegeben“), wird die gehobene Erlaubnis hier für die gesamte Nutzungsdauer der Anlage erteilt, bei Straßen mithin unbefristet. Daneben besteht das Bedürfnis einer regelmäßigen, durch eine Befristung angestoßene Überprüfung der Entwässerungsanlagen auch deshalb nicht, weil der Vorhabenträger selbst als Behörde des Freistaats Bayern an Recht und Gesetz gebunden ist und über entsprechend fachkundiges Personal verfügt. Eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung ist damit ausreichend sichergestellt.

- 4.3.2 In seinem Gutachten vom 12.05.2015 schlug der amtliche Sachverständige weiter vor, in der Nebenbestimmung 5.3.3.6 den Satz „Dabei ist insbesondere auf ausreichende Wasserfüllung zu achten“ aufzunehmen. Dieser Auflagenvorschlag wurde seitens des Vorhabenträgers abgelehnt, was auch vom zuständigen und aufsichtsführenden Fachsachgebiet 52 der Regierung von Oberfranken unterstützt wurde. Das geplante Regenrückhalte- und Absetzbecken erfüllt in der vorgelegten Form die zu stellenden Anforderungen. Der Zusatz wurde daher nicht berücksichtigt.

5 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

5.1 Rechtsgrundlagen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Bundesstraßen, Staatsstraßen, öffentliche Feld- und Waldwege) folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen, die für unerhebliche Änderungen eine Widmungsfiktion vorsehen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus der Planunterlage 12. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die straßenrechtlichen Verfügungen entsprechen der Verkehrsbedeutung der Wegeverbindungen.

§ 13 Abs. 2 Hs. 2 FStrG legt i. V. m. § 2 Abs. 3 FStrKrV neben der Unterhaltungslast des Kreuzungsbauwerks auch fest, zu welcher Straße der Bestandteil Verbindungsarm gehört. Nach § 2 Abs. 3 S. 1 FStrKrV gehören Verbindungsarme zwischen der Bundesfernstraße und der kreuzenden Straße zur Bundesfernstraße. Nach § 5 FStrKrV gilt all dies auch für (höhenungleiche) Einmündungen öffentlicher Straßen in Bundesfernstraßen. Die Verbindungsarme beginnen nach § 2 Abs. 3 S. 4 FStrKrV bei höhenungleichen Einmündungen an der ersten Aufweitung der einmündenden Straße.

Zur Bundesfernstraße gehört mithin die gesamte Einmündungsanlage, beginnend an der ersten Aufweitung der einmündenden Straße St 2195 bei Bau-km 0+180 durch den Rechtsabbiegestreifen, links der B 173, zur Verbindungsrampe. Ab diesem Punkt ist die gesamte Einmündungsanlage mithin als Bundesstraße B 173 zu widmen.

5.2 Behandlung der Einwendungen und Forderungen zu den straßenrechtlichen Verfügungen

Ein Einwender fordert, dass der Unterhalt sämtlicher Böschungen, insbesondere auch derjenigen entlang des öffentlichen Feld- und Waldwegs, welcher parallel zur Verbindungsrampe der B 173 verläuft, der Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger der Verbindungsrampe obliegen solle.

Die an den öffentlichen Feld- und Waldweg anschließende Böschung ist nach Art. 2 Nr. 1 lit. a BayStrWG Bestandteil der Straße öffentlicher Feld- und Waldweg. Die Verbindungsrampe der B 173 verläuft zwar weitgehend parallel des öffentlichen Feld- und Waldwegs, ist jedoch durch Bankett, Straßennebenflächen und Entwässerungsmulden derart abgetrennt, dass die westliche Böschung nur an letzteren anschließt und nur insofern Bestandteil ist.

Träger der Straßenbaulast für die westliche Böschung ist damit – als Träger der Straßenbaulast für ausgebauten Feld- und Waldwege – die Gemeinde, Art. 54 Abs. 1 S. 1 BayStrWG. Es handelt sich um zwei selbstständige und

unabhängige Verkehrswege, bei denen die jeweilige Straßenbaulast (anders u.U. bei unselbstständigen, kombinierten Geh- und Radwegen) an der Grenze der Verkehrswege endet.

6 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 S. 1 KG.

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG befreit. Auslagen werden nicht erhoben.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach Zustellung** Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

erhoben werden.

Der Kläger muss sich durch einen **Bevollmächtigten vertreten** lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage ist beim Gericht **schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form** erhoben werden.

Die Klage muss **den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens** bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von **zehn Wochen ab Klageerhebung** anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).

E. Hinweise

Die unter 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können sowohl beim Staatlichen Bauamt Bayreuth als auch bei der Stadt Naila eingesehen werden. Diese Auslegung hat keinen Einfluß auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Retsch
Oberregierungsrätin