

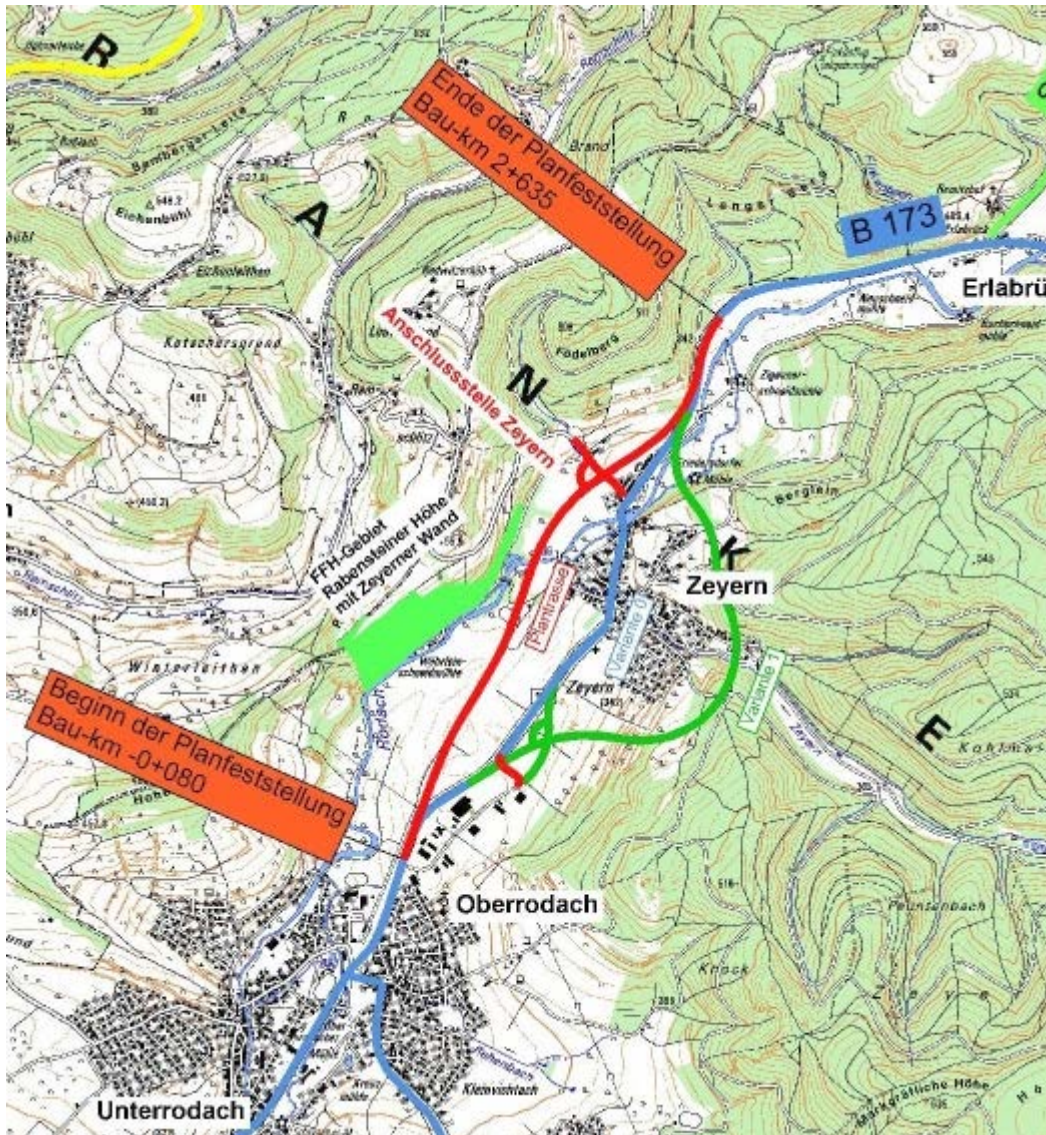


Planfeststellungsbeschluss

für den

Bau der Ortsumgehung Zeyern
im Zuge der Bundesstraße 173 „Kronach-Hof“
von Bau-km 0+080 bis Bau-km 2+635
im Gebiet des Marktes Marktrodach, Landkreis Kronach

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS:.....	8
A. Entscheidung	8
1 Feststellung des Plans	8
2 Festgestellte Unterlagen.....	8
3 Umfasste Entscheidungen	10
3.1 Wasserrechtliche Planfeststellung	10
3.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis.....	10
3.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - Beschränkte Erlaubnis.....	11
3.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen.....	11
4 Straßenrechtliche Verfügungen	12
4.1 Nach FStrG.....	12
4.2 Nach BayStrWG.....	12
5 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen	13
5.1 Unterrichtungspflichten	13
5.2 Verkehrslärmschutz	14
5.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	15
5.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen).....	18
5.5 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen.....	23
5.6 Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft	26
5.7 Sonstige öffentliche Belange.....	28
5.7.1 Denkmalschutz	28
5.7.2 Fischereiliche Belange	29
5.8 Sonstige private Belange	30
6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen.....	31
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen.....	31
6.2 Zurückweisungen.....	31
7 Kostenentscheidung.....	32
B. Sachverhalt.....	33
1 Beschreibung des Vorhabens.....	33
2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen	34
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.....	35
2.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)	35
2.3 Regionalplan	35
2.4 Sonstige Planungsstufen	36

3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	36
C.	Entscheidungsgründe	38
1	Verfahrensrechtliche Bewertung	38
1.1	Allgemeines zur Planfeststellung einschließlich Notwendigkeit der Planfeststellung	38
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	38
1.3	Vorprüfung zur Natura 2000-Gebietsverträglichkeit	40
2	Materiell-rechtliche Würdigung	42
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	42
2.2	Planrechtfertigung	42
2.2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	42
2.2.2	Planungsziele.....	43
2.2.3	Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 173	43
2.2.4	Künftige Verkehrsverhältnisse auf der B 173 Ortsumgehung Zeyern	45
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	47
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	47
2.3.2	Vorhabensalternativen	49
2.3.2.1	Beschreibung der Varianten.....	49
2.3.2.2	Vergleich der Varianten.....	49
2.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	51
2.3.4	Immissionsschutz, Bodenschutz	54
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	55
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.....	55
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	56
2.3.4.1.3	Verkehrslärberechnung.....	57
2.3.4.1.4	Beurteilung und Ergebnis.....	58
2.3.4.1.5	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz	61
2.3.4.2	Schadstoffbelastung.....	64
2.3.4.3	Bodenschutz	66
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	67
2.3.5.1	Verbote	67
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz	67
2.3.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	68
2.3.5.1.2.1	Zugriffsverbote	68
2.3.5.1.2.2	Prüfmethodik.....	69
2.3.5.1.2.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	70
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	72
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	73
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	73
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	74
2.3.5.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	75
2.3.5.3.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation	81
2.3.6	Gewässerschutz.....	82
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	82
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	87
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	89
2.3.7.1	Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen	91
2.3.7.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft ..	93
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange.....	101
2.3.8.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	101
2.3.8.2	Straßenverkehrsrechtliche Belange	102
2.3.8.3	Denkmalschutz	103
2.3.8.4	Fischereiliche Belange	103
2.4	Private Einwendungen	103
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	103

2.4.1.1	Flächenverlust.....	103
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	106
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	107
2.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung.....	107
2.4.1.2.3	Umwege.....	108
2.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	109
2.4.1.3	Dammhöhe in der Rodachau	110
2.4.1.4	Erstellung eines Geländemodells.....	116
2.4.2	Einzelne Einwender	117
2.4.2.1	Einwender P 12 - Örtlicher Sportverein -	117
2.4.2.2	Einwender P 26.....	121
2.4.2.3	Einwender P 05.....	121
2.4.2.4	Einwender P 08.....	122
2.4.2.5	Einwender P 11.....	122
2.4.2.6	Einwender P 23.....	123
2.5	Gesamtergebnis.....	124
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	125
3	Sofortige Vollziehbarkeit	125
4	Kostenentscheidung.....	125
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	126

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift

EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der Bundesstraße 173 "Kronach-Hof" von Bau-km 0+080 bis Bau-km 2+635 im Gebiet des Marktes Marktrodach, Lkr. Kronach, wird mit den sich aus Ziff. 5 ergebenden besonderen Verpflichtungen nach Art. 17 FStrG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarten	
2.1		Übersichtskarte	1 : 100 000
2.2		Übersichtskarte	1 : 25 000
3		Übersichtslageplan (mit hinterlegtem Luftbild)	1 : 2 500
6		Straßenquerschnitte	
	1	RQ 11,5+ - B 173, Bau-km 0+080 bis 1+690	1 : 50
	2	RQ 10,5 - B 173, Bau-km 1 + 755 bis 2+635 und Verbindungsrampe	1 : 50
	3	RQ 10,5 - B 173 mit Einschnittsböschung im Fels	1 : 50
	4	RQ 7,5 - GVS Zeyern-Roßlach und Ortsstraße "Im Gries" (neu)	1 : 50
	5	RQ - Geh- und Radweg	1 : 50
7		Lagepläne	
7.1	1	Bau-km 0+080 bis 0+800	1 : 1 000
	2	Bau-km 0+800 bis 1+800	1 : 1 000
	3	Bau-km 1+800 bis 2+635	1 : 1 000
7.2		Bauwerksverzeichnis	
7.3		Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 25 000
8		Höhenpläne	
	1	B 173	1 : 2 500/250
	2	GVS Zeyern-Roßlach	1 : 1 000/100
	3	Verbindungsrampe B 173-GVS Zeyern-Roßlach	1 : 1 000/100
10		Ingenieurbauwerke	

10.1		Verzeichnis der Brücken und Ingenieurbauwerke	
10.2	1	BW 1-1 - Brücke über die Rodach	1 : 250/1 : 100
	2	BW 1-2 - Flutdurchlass	1 : 100
	3	BW 1-3 - Brücke über GVS Zeyern-Roßlach	1 : 250/1 : 100
11		Untersuchungen zu den Immissionen	
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.2		Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen (siehe Unterlage 3 Übersichtslageplan)	
11.4		Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	
12		Unterlagen zum Naturschutzrecht	
12.0		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	
12.1		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2 500
12.2	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 1	1 : 1 000
	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 2	1 : 1 000
	3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 3	1 : 1 000
	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 4	1 : 1 000
12.3		Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	
13		Unterlagen zu wasserrechtlichen Tatbeständen	
13.1		Erläuterungsbericht zu den wasserrechtlichen Sachverhalten	
13.2		Lageplan Entwässerung	1 : 2 500
13.3		Querschnitt Hochwasserschutzdamm	1 : 50
14		Grunderwerb	
14.1	1	Grunderwerbsplan - Bau-km - 0+080 bis 1+200	1 : 2 000
	2	Grunderwerbsplan - Bau-km - 1+200 bis 2+635	1 : 2 000
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	
15		Sonstige Pläne	
15.1		Visualisierung der Maßnahme	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatlichen Bauamt Bamberg unter dem Datum 17.12.2010

3 Umfasste Entscheidungen

3.1 Wasserrechtliche Planfeststellung

Die Planfeststellung umfasst die Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG für die nach den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen bzw. für die einem Gewässerausbau gleichstehenden Deich- und Dammbauten, die den natürlichen Hochwasserabfluss beeinflussen, bzw. die Änderung bzw. Beseitigung bestehender Dammbereiche mit Auswirkung auf das Hochwasserabflussgeschehen (wie z.B. lfd.Nrn. 1 und 80 BV (Planunterlage 7.2) - Bau des Straßendamms der B 173 neu mit Anschlussstelle Zeyern -, die Beseitigung des ehemaligen Bahndammes/Straßendamms der B 173 alt gemäß lfd.Nrn. 49, 50, 62 und 106 BV, der Rückbau der GVS - lfd.Nrn. 79 und 104 BV - , die Abgrabungen zum Retentionsraumausgleich im Hochwasserabflussbereich der Rodach - Ret1 und Ret2 nach BV, der Bau des Hochwasserschutzdeiches zwischen dem geplanten Brückenbauwerk und der Bahnhofstraße gemäß lfd.Nr. 51 BV sowie die teilweise Verrohrung und Verlegung des Födelbaches gemäß lfd.Nr. 71 BV).

3.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen - insbesondere Planunterlage 7.2 - Bauwerksverzeichnis - und Planunterlage 13 - Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen - gemäß lfd.Nrn. 2, 7, 26, 71, 99 und 108 BV an den Einleitungsstellen E1 bis E6 jeweils aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen gesammeltes Straßenoberflächenwasser in die Rodach (Gewässer erster Ordnung nach lfd.Nr. 35 der Anlage 1 zum BayWG) einzuleiten.

Die zulässigen Einleitungsmengen an den einzelnen Einleitungsstellen (E) in die Rodach werden wie folgt festgelegt:

E1 bei Fluss-km 26,200 bzw. Bau-km 0+000: 248 l/s

E2 bei Fluss-km 27,345 bzw. Bau-km 0+810: 147 l/s

E3 bei Fluss-km 27,875 bzw. Bau-km 1+300: 79 l/s

E4 bei Fluss-km 28,217 bzw. Bau-km 1+633: 123 l/s

E5 bei Fluss-km 28,750 bzw. Bau-km 2+104: 87 l/s

E6 bei Fluss-km 29,120 bzw. Bau-km 2+480: 20 l/s

Daneben wird der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5 und § 15 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, im Einschnittsbereich von Bau-km 2+100 bis Bau-km 2+350 anstehendes

Grundwasser dauerhaft abzusenken und in einer Menge von bis zu 50 l/s dauerhaft in den anzulegenden Straßenentwässerungseinrichtungen mit abzuleiten.

Die Einleitung dieses abgeleiteten Grundwassers in die Rodach als Vorfluter erfolgt mit bei der Einleitungsstelle E5 bei Fluss-km 28,750 bzw. Bau-km 2+104.

3.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - Beschränkte Erlaubnis

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 15 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Oberflächenwasser von Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in die Rodach sowie für Grundwasserhaltungen während der Bauzeit (Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in oberirdische Gewässer) erteilt.

3.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen

Die Planfeststellung ersetzt gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG

- die Genehmigung nach Art. 20 Abs. 1 und 2 BayWG i.V.m. § 36 WHG i.V.m. Nr. 32 der Verordnung der Regierung von Oberfranken vom 05.10.1989 Nr. 225-4544-2/87 (RABI Nr. 13/89 vom 02.11.1989) für die nicht der Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau dienenden Anlagen an der Rodach (Gewässer 1. Ordnung –Gew I-) und an der Zeyern (Gewässer 3. Ordnung –Gew III-), die weniger als 60 m von der Uferlinie der Rodach oder der Zeyern entfernt liegen (wie z.B. der Neubau der Rodachbrücke - BW 1-1 gemäß BV-Nr. 61, Neubau eines Flutdurchlasses - BW 1-2 gemäß BV-Nr. 64 sowie die Beseitigung ehemaliger Bahnanlagen einschließlich einer Bahnbrücke über die Rodach gemäß BV-Nr. 62),
- die Erlaubnis zur Rodung der für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Waldflächen von ca. 1,981 ha gemäß Art. 9 Abs. 2 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG sowie
- die Zustimmung nach Art. 73 Abs. 1 Satz 2 BayBO für die im Vorhabensbereich vorgesehenen Geländeauffüllungen (nach Art. 57 Abs. 1 Ziff. 9 BayBO) gemäß BV-Nrn. 25 und 74.

4 Straßenrechtliche Verfügungen

4.1 Nach FStrG

Die Neubaustrecke der B 173 - Ortsumfahrung von Zeyern - von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+635 (Ifd.Nr. 1 BV) einschließlich der teilhöhenfreien Anbindung der GVS Zeyern-Roßlach in Höhe von Bau-km 1+773 (Ifd.Nr. 80 BV) wird gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. Abs. 2 FStrG zur Bundesstraße 173 gewidmet, im Abschnitt von Bau-km 0+080 bis Bau-km 1+670 allerdings mit der Widmungsbeschränkung, dass sie in diesem Abschnitt nur von Fahrzeugen befahren werden darf, die die Voraussetzungen für das Befahren einer Kraftfahrstraße (Zeichen 331) im Sinne der Straßenverkehrsordnung –StVO- erfüllen.

Die Widmung wird mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der Neubaustrecke der B 173 wirksam wird und die Widmungsvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die in Ifd.Nr. 15 BV genannten Teilstrecken der bestehenden Bundesstraße 173 im Abschnitt 680 von Station 1,100 bis Station 1,808 und von Station 2,544 bis Station 2,805 werden zur GVS sowie die Teilstrecke der B 173 alt im Abschnitt 680 von Station 1,808 bis Station 2,544 zur Ortsstraße in der Baulast des Marktes Marktrodach abgestuft, jeweils mit der Maßgabe, dass die Abstufung gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird.

Die künftig für den Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassenden Teilstrecken der bisherigen Bundesstraße 173 gemäß Ifd.Nrn. 13 und 106 BV im Abschnitt 680 von Station 0,720 bis Station 1,100 sowie von Station 2,840 bis Station 2,970 werden gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. Abs. 6 Satz 2 FStrG eingezogen und zwar jeweils mit der Maßgabe, dass die Einziehung mit der Sperrung der entsprechenden Straßenteile wirksam wird.

4.2 Nach BayStrWG

Für die nach den Planunterlagen neu herzustellenden bzw. anzupassenden oder zu verlegenden Teilstrecken von Gemeindeverbindungsstraßen (GVS Zeyern-Roßlach gemäß BV-Nr. 79 sowie GVS Zeyern-Zigeunerschneidmühle gemäß BV-Nr. 105) sowie von ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast des Marktes Marktrodach (BV-Nrn. 3, 23, 43, 63, 66, 75 und 98) werden jeweils die Widmungen zur GVS bzw. zu ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast des Marktes Marktrodach verfügt, jeweils mit der Maßgabe, dass die Widmungen mit der Verkehrsübergabe wirksam werden, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 i.V.m. Abs. 3 BayStrWG).

Die in lfd.Nr. 14 BV beschriebene Teilstrecke des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 520/1 der Gemarkung Oberrodach wird nach ihrem Ausbau zur Ortsstraße "Im Gries" mit der Maßgabe aufgestuft, dass die Aufstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Die künftig für den öffentlichen Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassen- den Teilstrecken der bestehenden GVS Zeyern-Zigeunerschneidmühle gemäß BV-Nr. 104 sowie von bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwegen (ge- gemäß BV-Nrn. 22, 49 und 50 - Fl.Nrn. 604 sowie 638 der Gemarkung Zeyern) werden jeweils mit der Maßgabe eingezogen, 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).

5 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - werden außer den sich aus Spalte 5 des Bauwerksverzeichnisses -BV- ergebenden Ver- pflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

Hinweis:

Nachstehende Auflagen und Nebenbestimmungen gehen jeder zeichneri- schen und schriftlichen Darstellung in den festgestellten Plänen vor:

5.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns und der voraussichtliche Bauablauf ist folgen- den Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

5.1.1 Der Deutschen Telekom, Netzproduktion GmbH, Wilhelm-Pitz-Str. 1, 95448 Bayreuth, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommuni- kationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

5.1.2 Der E.ON Bayern AG, Netzcenter Naila, Zum Kugelfang 2, 95119 Naila, damit die erforderlichen Anpassungs- und Sicherungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

In diesem Zusammenhang ist weiter zu beachten, dass Eigentümer und Un- terhaltsverpflichteter der in lfd.Nr. 11 BV aufgeführten 110 kV- Hochspannungsfreileitung die E.ON Netz GmbH, Bernecker Str. 70, 95448 Bayreuth, ist.

- 5.1.3 Der Fernwasserversorgung Oberfranken -FWO-, Ruppen 30, 96317 Kronach, damit die erforderlichen Änderungs-, Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen an der Fernwasserleitung DN 900 St mit Steuerkabel ("Bamberger Ast") im Zuge der Ausführungsplanung zwischen dem Baulastträger der B 173 neu und dem Betreiber der Fernwasserleitung termingerecht eingeleitet und durchgeführt werden können.
Bei den Bauarbeiten des Straßenbaulastträgers ist weiter zu beachten, dass im Bereich des Schutzstreifens der Fernwasserleitung (3 m beidseits der Rohrachse) keine Einwirkungen vorgenommen werden dürfen, die den Bestand und Betrieb der Fernwasserleitung beeinträchtigen oder gefährden können.
- 5.1.4 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, spätestens 9 Monate vor Baubeginn, zur Erstellung eines Kreuzungsheftes mit numerischen Abstandsnachweisen der 110 kV-Freileitung (BV-Nr. 11 bei Bau-km 0+145) mit dem Bauvorhaben.
In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die in lfd.Nr. 11 BV beschriebene 110 kV-Hochspannungsfreileitung, ebenso wie die in lfd.Nrn. 58 und 82 BV beschriebenen Fernmeldekabel im Eigentum und in der Unterhaltungsverpflichtung der E.ON Netz GmbH stehen. Bei den Bauarbeiten im Bereich der Hochspannungsleitung und der Fernmeldekabel der E.ON Netz GmbH sind die Hinweise und Maßgaben im Schreiben der E.ON Netz GmbH vom 11.05.2011 Az. NE-TLB KS- ID6688 zu beachten, ebenso wie die Kabelschutzanweisung der E.ON Netz GmbH.
- 5.1.5 Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen aufgefunden werden, sind die zuständigen Behörden des technischen Umweltschutzes unverzüglich zu informieren, um über die weiteren notwendigen Maßnahmen zur Untersuchung und Sanierung der möglichen Altlast zu entscheiden.

5.2 Verkehrslärmschutz

- 5.2.1 Für die Straßenoberfläche der künftigen Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
Das Gleiche gilt auch im Falle der Erneuerung der Fahrbahndecke.
- 5.2.2 An den vorgesehenen Brückenbauwerken BW 1-1 und BW 1-3 sind die Dehnfugen bzw. die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager entsprechend dem Stand der Technik so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

5.2.3 Bei den Bauarbeiten ist zu beachten, dass lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten grundsätzlich auf die Tageszeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken sind. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten. Soweit möglich sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MAB I/1970 S. 2) ist zu beachten. Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV - entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vom Staatlichen Bauamt Bamberg vertraglich entsprechend zu verpflichten.

5.2.4 Die im Zusammenhang mit der in lfd.Nr. 47 BV beschriebenen Leit- und Sperreinrichtung für Fledermäuse vorgesehene Lärmschutzwand mit 2,50 m Höhe über Fahrbahngradiante ist beiderseits durch eine schrittweise Abstufung (über die im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Abschnittslängen hinaus, sofern technisch möglich) in der Höhe auslaufen zu lassen.

5.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

5.3.1 Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) $A_{\text{CEF/SAP}1}$ bis $A_{\text{CEF/SAP}8}$ sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde jeweils mit ausreichendem Vorlauf zu den damit verbundenen artenschutzrechtlich relevanten Eingriffen infolge der Straßenbaumaßnahmen so umzusetzen, dass diese Ausgleichsmaßnahmen bereits während der artenschutzrechtlich relevanten Bauarbeiten die ihnen zugeordneten artenschutzrechtlichen Funktionen übernehmen können.

5.3.2 Ökologisch hochwertige Flächen sind durch einen Bauzaun zu schützen und von jeglichem Baubetrieb (z.B. Befahren, Ablagern von Baustoffen oder Erdreich) auszunehmen (vgl. Schutzmaßnahme S1).

5.3.3 Zum Schutz von Fledermäusen und Vögeln sind in den jeweils in Planunterlage 12.2 gekennzeichneten Bereichen die Dammböschungen mit höherwüchsigen Gehölzen zu bepflanzen. Die Gehölze sollen insbesondere Fledermäuse, die vermehrt zwischen dem Eichenbestand beim Sportplatz und den Vegetationsstrukturen von Rodach und Zeyerner Wand queren, in ausreichende Höhe "zwingen" (vgl. Schutzmaßnahme S2).

5.3.4 Im Bereich aufgerissener Waldränder ist ein stufiger Waldmantel anzulegen. Dieser bietet Schutz vor Windwurf, Erosion sowie Sonnenbrand und dient der Stabilisierung des Waldinnenklimas (vgl. $M_{\text{SAP}3}$).

5.3.5 Zur Minderung der Zerschneidung der Gewässerauen und zur Sicherung einer größtmöglichen Durchgängigkeit wird die Rodach mit einem Brückenbauwerk überspannt, welches eine lichte Weite zwischen den Widerlagen von 97,0 m

- aufweist. Die Brücke ist mit einer engmaschigen Netzhinterspannung am Gelände zu versehen (als Durchflugschutz für Fledermäuse bzw. zur Verbesserung der Durchflugwahrscheinlichkeit unter der Brücke, vgl. M_{SAP}2).
- 5.3.6 Gehölze dürfen nur im Winterhalbjahr außerhalb der Aktionszeit von Fledermäusen sowie außerhalb der Vogelbrutzeit (1. März bis 30. September) gerodet werden (vgl. M_{SAP}5 und M_{SAP}17).
- 5.3.7 Die Baufeldräumung in der Talaue hat außerhalb der Brutzeit von bodenbrütenden Vögeln (im Zeitraum zwischen August und Februar) zu erfolgen (vgl. M_{SAP}7).
- 5.3.8 Die Baufeldräumung auf Bereichen der ehemaligen Bahnlinie und das Abschieben von Bahndammschotter hat im September und Oktober zu erfolgen, also noch vor der Winterruhe der Reptilien (vgl. M_{SAP}8).
- 5.3.9 In der Dämmerung und während der Nacht dürfen keine Bauarbeiten stattfinden, damit die dämmerungs- und nachtaktiven Arten (Fledermäuse und Eulen) durch Baubetrieb und Flutlicht nicht gestört werden (vgl. M_{SAP}9).
- 5.3.10 Für die an die Rodach angrenzenden Baufelder sind bauzeitliche Einschwemmungen in das Gewässer zu vermeiden; ggf. sind ausreichend dimensionierte Sand- und Schlammfänge vorzusehen (vgl. M5).
- 5.3.11 Auf den Rückbauflächen der ehemaligen Zufahrtsstraße zur Zigeunerschneidmühle ist Sukzession zuzulassen. Zwischen Rodach mit Gewässerbegleitgehölz und bestehender Ruderalvegetation der ehemaligen Bahnlinie wird somit ein Lückenschluss erreicht, da insektenreiche Randstrukturen der Rodach Nahrungshabitate für Fledermäuse bilden (vgl. M3).
- 5.3.12 Auf den Rückbauflächen der ehemaligen B 173 am Bauende sind Einzelbäume zu pflanzen. Die höher wachsenden Bäume stehen dann den bewaldeten Hanglagen westlich der B 173 neu gegenüber. Das Queren von Fledermäusen in ausreichender Höhe soll damit begünstigt werden (vgl. M_{SAP}16).
- 5.3.13 Zur Schadensbegrenzung hinsichtlich des Verlustes von Lebensraum für lokale Populationen der Tiergemeinschaften mit Bindung zu Feuchtlebensräumen, insbesondere für den auf den Talwiesen vorkommenden Schwarzblauen Wiesenameisenbläuling, sind Flächen im Rodachtal am Bauanfang in extensiv genutztes, wechselfeuchtes Grünland umzuwandeln (durch Geländeabtrag um 0,5 m, Anlegen von flachen Mulden zur Bildung von Nasswiesenanteilen, Entwicklung von Hochstauden, Verwendung von autochthonem Saatgut (Ausgleichsmaßnahme A1 - Extensivwiese Rodachau)).
- 5.3.14 Zur Wahrung des Lebensraumangebotes für lokale Populationen der Tiergemeinschaften mit Bindung zu Feuchtlebensräumen, insbesondere für den auf den Talwiesen vorkommenden Schwarzblauen Wiesenameisenbläuling, ist standortfremder Nadelwald im Rodachtal zu roden und statt dessen in exten-

siv genutztes, wechselfeuchtes Grünland umzuwandeln (durch Geländeabtrag um 0,5 m, Anlegen von flachen Mulden zur Bildung von Nasswiesenanteilen, Verwendung von autochtonem Saatgut) sowie Auwald angrenzend an das bestehende Gewässerbegleitgehölz an der Rodach neu zu schaffen (durch Sukzession sowie Sodenverpflanzung - Extensivwiese und Auwald gemäß Ausgleichsmaßnahme A2).

- 5.3.15 Für Arten des strukturreichen Offenlandes (u.a. Neuntöter, Dorngrasmücke, Rebhuhn) sind intensiv genutzte Grünlandflächen angrenzend an bestehende Gehölze und Hecken im Bereich der Gemarkungen Seibelsdorf und Fischbach zu extensivieren. Entlang der Gehölze und Hecken ist die Entstehung von mageren Altgrassäumen zu fördern. Oberboden ist kleinräumig für Rohbodenbesiedler zu verschieben. Das Einbringen von Steinhäufen, einzelnen Stubben und Reishäufen dient dabei der Strukturanreicherung und bietet Versteckmöglichkeiten (Extensivwiesen Fischbach und Seibelsdorf gemäß Ausgleichsmaßnahmen A3 und A4).
- 5.3.16 Auf der Rückbaufläche der ehemaligen B 173 angrenzend an das Gewerbegebiet Oberrodach ist ein Lebensraum mit offener Vegetation, einzelnen Büschen und Obstgehölzen zu schaffen, einschließlich der Anlage von Steinhäufen (für die Zauneidechse) und das Einbringen von Sand (für Eiablageplätze für die Zauneidechse - Straßenrenaturierung Marktrodach entsprechend der Ausgleichsmaßnahme A5).
- 5.3.17 Zur Wahrung des Lebensraumangebotes für Reptilien, insbesondere der Zauneidechse, sind verbleibende Restflächen auf der ehemaligen Bahnlinie mit durchlässigem Substrat für Versteck- und Rückzugsmöglichkeiten zu erhalten bzw. zu optimieren. Nördlich angrenzend ist zur Wahrung des Lebensraumangebotes für weitere Arten des strukturreichen Offenlandes (u.a. Neuntöter, Dorngrasmücke, Rebhuhn) die verbleibende Restfläche zwischen der ehemaligen Bahnlinie und der B 173 neu abwechslungsreich zu gestalten und hinsichtlich des Strukturreichtums zu optimieren (Schotterflächen altes Bahngleis gemäß Ausgleichsmaßnahme A6).
- 5.3.18 Für Arten des strukturreichen Offenlandes (z.B. Neuntöter, Dorngrasmücke, Rebhuhn) ist auf dem Grundstück Fl.Nr. 607 der Gemarkung Oberrodach das dort vorhandene Extensivgrünland durch die Umwandlung einer ehemaligen Christbaumkultur zu erweitern (Christbaumkultur Oberrodach gemäß der Ausgleichsmaßnahme A7)
- 5.3.19 Die Details der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (A1, A2, A3, A4, A5, A6 und A7) sowie das Gestaltungs- und Pflegekonzept hierfür sind vor Ausführung des Ausgleichskonzeptes mit dem Landratsamt Kronach als unterer Naturschutzbehörde sowie mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 5.3.20 Die Ausgleichsflächen sind spätestens eine Vegetationsperiode nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung fertigzustellen. Auf den Ausgleichsflächen sind nach Möglichkeit autochthone Gehölze zu verwenden. Die Ausgleichsflächen sind nach ihrer Fertigstellung dem Bayer. Landesamt für Umwelt zu melden (zur Aufnahme in das dort geführte Ökoflächenkataster).
- 5.3.21 Soweit es bautechnisch möglich ist und Gründe der Standfestigkeit nicht entgegenstehen, ist auf den südexponierten Böschungsbereichen auf die Andeckung von Oberboden zu verzichten, um in diesen Bereichen eine natürliche Sukzession zu ermöglichen und Magerstandorte zu schaffen (vgl. Gestaltungsmaßnahme G4).
Diese Maßnahme trägt ergänzend dazu bei, den aktuellen Bestand der Zau-neidechse zu sichern. Standfeste Felsen sind dabei zu erhalten bzw. "heraus-zupräparieren".
- 5.3.22 Bei der konkreten Gestaltung der Ausgleichsflächen A1 und A2 sind die Erfordernisse der späteren Pflege (Mahd) zu berücksichtigen. Das Material der Abgrabungen aus den Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2 ist dabei ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. an geeigneter Stelle wieder zu verwenden oder einzubauen. Die im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A2 vorgesehene Er-lenpflanzung sollte wegen der relativ häufigen Phytophthora-Krankheit zumindest so lange unterbleiben, bis der Bezug von krankheitsfreien Pflanzen aus Baumschulen wieder gesichert ist.

5.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

- 5.4.1 Der Trassenverlauf der B 173 neu -Ifd.Nr. 1 BV- ist unter Berücksichtigung eines einhundertjährigen Hochwasserereignisses (HQ₁₀₀) ausreichend hochwassergeschützt herzustellen. Aufgrund von Eisstau und Wellenaufwurf ist zur berechneten Wasserspiegellage (nach dem Ausbau) noch ein Freibordzuschlag von mindestens 0,50 m hinzuzurechnen.
- 5.4.2 Im Hochwasserfall entstehen insbesondere im Bereich der neuen Rodachbrücke höhere Fließgeschwindigkeiten, so dass hier eine ausreichende Oberflächenbefestigung des öffentlichen Feld- und Waldweges Ifd.Nr. 3 BV mit der zugehörigen Einmündung BV-Nr. 55 erforderlich ist. Zur Minimierung des Retentionsraumverlustes ist der Weg oberflächengleich mit dem bestehenden Gelände zu errichten.
- 5.4.3 Die Sohle und die Böschungen der Ableitungsgräben BV-Nrn. 7, 26, 99 und 108 sowie die Einleitungsstellen in die Rodach sind in Bereichen hoher Fließgeschwindigkeiten mit Wasserbausteinen gegen Auskolkung zu sichern. Die Unterhaltung der Gräben, der Einleitungsstellen und deren Einflussbereich am Gewässer obliegen dem Straßenbaulastträger der B 173. Der Rückstau der

Rodach in die Gräben ist zusätzlich zu berücksichtigen. Anfallendes Hang- bzw. Schichtenwasser ist dabei schadlos abzuleiten.

- 5.4.4 Der bei der Auffüllung BV-Nr. 25 verloren gehende Retentionsraum ist bei der Gesamtbilanzierung zu berücksichtigen und auszugleichen (vgl. Ret1 und Ret 2). Im Überschwemmungsgebiet dürfen nur verwertungs- bzw. abfallrechtlich zugelassene Materialien eingebaut werden (vgl. Auflagen 5.4.22 und 5.4.23).
- 5.4.5 Der Leitdeich mit Durchlass BV-Nrn. 34 und 38 muss mindestens ein Freibord von 0,70 m (bei befahrbaren Deichkronen mindestens 1,0 m) aufweisen und ist mit einer Dichtung auszubilden; dabei sind die hydrostatischen Kräfte bei der Bemessung mit zu berücksichtigen. Baum- und Strauchbepflanzungen sind auf diesen Hochwasserschutzanlagen nicht zulässig. Spartenkreuzungen mit dem Deichbauwerk bzw. dessen Dichtungssporn müssen druckwasserdicht ausgebildet werden. Hoch- und Oberflächenwässer aus dem Poldergebiet ist der Rodach schadlos zuzuführen. Die dauerhafte Erhaltung sowie Unterhaltung des Leitdeiches und des Durchlasses ist durch den Straßenbaulastträger der B 173 sicherzustellen.
- 5.4.6 Um die Hochwasserabflussverhältnisse der Zeyern nicht nachteilig zu beeinträchtigen, müssen der Feld- und Waldweg BV-Nr. 43 sowie die Rückbaumaßnahmen (Parkplatz und öffentlicher Feld- und Waldweg alt) gemäß BV-Nrn. 48, 49 und 50 oberflächengleich mit dem bestehenden Gelände ausgeführt werden. Es dürfen keine zusätzlichen Abflusshindernisse entstehen. Örtliche Entwässerungseinrichtungen und Seitengräben, die der lokalen Vorflut dienen, sind entsprechend anzupassen.
- 5.4.7 Um die Hochwasserabflussverhältnisse der Zeyern nicht nachteilig zu beeinträchtigen, muss der Rückbau der Sportanlage gemäß BV-Nr. 45 im Bereich des Polders oberflächengleich mit dem bestehenden Gelände ausgeführt und die vorhandenen Geländehöhen wieder hergestellt werden. Der Rückbau westlich der B 173 neu befindet sich auch nach der Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet der Rodach. Zusätzliche Abflusshindernisse (Aufschüttungen etc.) sind im Bereich der Talengstelle zwischen westlicher Hanglage und B 173 neu nicht zulässig.
- 5.4.8 Der durch den Hochwasserschutzdeich BV-Nr. 51 verlorene Retentionsraum ist beim Gesamtausgleich mit zu berücksichtigen (vgl. Ret1 und Ret2). Das Freibordmaß von 0,70 m ist bei der Errichtung eines Deichhinterweges ausreichend gewählt, ist jedoch bei einer befahrbaren Deichkrone auf mindestens 1,0 m zu erhöhen. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ist zu prüfen, ob eine Deichverteidigung über einen Deichhinterweg einer befahrbaren Deichkrone vorgezogen werden sollte.

Der Deichaufbau bzw. Querschnitt ist unter Berücksichtigung des DWA-Merkblattes M 507 - Deiche an Fließgewässern - auszubilden. Der Trassen-

verlauf des geplanten Deiches ist strömungsgünstiger auszubilden bzw. die großen hydrodynamischen Kräfte und der Wellenaufwurf sind bei einem strömungsgünstigen Verlauf zusätzlich zu berücksichtigen. Baum- und Strauchbepflanzungen sind auf den Hochwasserschutzanlagen nicht zulässig. Die schadlose Binnenentwässerung des Poldergebietes ist sicherzustellen. Spartenkreuzungen mit dem Deichbauwerk bzw. Dichtungssporn sind druckwasserdicht auszubilden. Die dauerhafte Erhaltung und ordnungsgemäße Unterhaltung der Hochwasserschutzanlage sowie der Binnenentwässerung ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen.

- 5.4.9 Die neuen Brückenpfeiler der Rodachbrücke BW1-1 gemäß BV-Nr. 61 sind strömungsgünstig auszubilden, damit sich insbesondere im Hochwasserfall kein Treibgut daran verfangen kann. Aufgrund der hohen Fließgeschwindigkeiten ist die linke Pralluferseite bzw. das Brückenlager im Anschluss an den Hochwasserschutzdeich gegen Auskolkung zu sichern. Ebenfalls ist der Ein- und Auslaufbereich des Flutdurchlasses gegen Ausspülung und Verklausung zu schützen.

Die Unterhaltung der Rodach im Einwirkungsbereich der Bauwerke BW1-1 und BW1-2 (BV-Nrn. 61 und 64) obliegt dem Straßenbaulastträger der B 173 insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt und zum Schutz dieser Anlagen erforderlich sind (Art. 22 Abs. 3 und 4 BayWG).

- 5.4.10 Vorhandene Entwässerungseinrichtungen und Seitengräben der ehemaligen Bahnlinie (BV-Nr. 62), die der lokalen Vorflut dienen, sind entsprechend anzupassen. Das wild abfließende Oberflächenwasser ist schadlos abzuleiten.

- 5.4.11 Zur Minimierung des Retentionsraumverlustes ist der Weg BV-Nr. 63 oberflächengleich mit dem bestehenden Gelände zu errichten. Die Kreuzung mit dem Flutdurchlass BV-Nr. 64 ist entsprechend zu sichern. Die Zufahrt zur Wöhrleinsschneidmühle gemäß BV-Nr. 75 wird durch die Födelbachverrohrung (Durchlass 5) gekreuzt. Die Abflussverhältnisse des Födelbaches, insbesondere im Hochwasserfall, dürfen durch den öffentlichen Feld- und Waldweg nicht nachteilig verändert werden.

- 5.4.12 Zur Minimierung des Retentionsraumverlustes ist der Weg BV-Nr. 66 mit dessen Einmündungen BV-Nrn. 89 und 93 oberflächengleich mit dem bestehenden Gelände zu errichten. Die Furt BV-Nr. 70 ist sohlgleich aus natürlichen Baustoffen (Wasserbausteinen etc.) zu errichten und gegen Auskolkung zu sichern. Die biologische Durchgängigkeit des neuen Födelbachgerinnes ist auch im Bereich der Furt zu gewährleisten. Es dürfen dabei keine Sohlsprünge, Abstürze etc. entstehen. Der geplante Abflussquerschnitt des Födelbaches darf durch die Furt nicht eingengt werden.

- 5.4.13 Durch Anpassung der örtlichen Gefällesituation muss sichergestellt werden, dass auch größere Hochwässer (> HQ₅) des verlegten Födelbaches (BV-Nr. 71) ohne Rückstau am Straßendamm der B 173 neu und damit ohne nachteilige Auswirkungen auf Ober-, An-, Unter- und Hinterlieger zur Rodach

hin abfließen können.

Zur Reduzierung der Verklausungsgefahr am Mönchbauwerk bzw. der Durchlässe wird der Einbau eines räumlichen Rechens empfohlen. Die Maßnahmen im Bereich der Löschwasserteiche sind mit der örtlich zuständigen Feuerwehr abzustimmen (Löschwasserbereitstellung); die vorhandene Stauhöhe ist beizubehalten.

Die neuen Verrohrungsabschnitte sind auf die unbedingt notwendige Länge zu beschränken. Das offene Gerinne ist naturnah, mit unterschiedlichen Sohlbreiten (1,0 - 2,0 m), Böschungsneigungen (1 : 1,5 bis 1 : 5) und mäandrierend zu gestalten.

Die biologische Durchgängigkeit des Gewässers ist z.B. dadurch sicherzustellen, dass keine Sohlsprünge, Querbauwerke, Abstürze etc. eingebaut werden. Die Ufer sind naturnah herzustellen und die Gewässersohle mit natürlichen Sohlsubstrat auszubilden.

Die Ein- und Auslaufbereiche der Durchlässe sind mit Wasserbausteinen gegen Auskolkung zu sichern. Eine Verklausung der Durchlässe bzw. der Einläufe muss verhindert werden.

Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen und Wegseitengräben sind zur ordnungsgemäßen Entwässerung der Grundstücke aufrecht zu erhalten bzw. anzupassen.

Die Unterhaltung der Durchlässe und des Mönchbauwerkes ist durch den Straßenbaulastträger sicherzustellen.

Für die Unterhaltung des Födelbaches und die Einleitungsstelle in die Rodach gelten die gesetzlichen Vorschriften des Art. 22 Abs. 3 und 4 BayWG.

- 5.4.14 Zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf das Abflussgeschehen bei Hochwasser des Födelbaches ist der neue öffentliche Feld- und Waldweg BV-Nr. 98 im Bereich des Födelbaches auf bestehendem Geländeniveau zu errichten. Das im Hanganschnittbereich (ab ca. Bau-km 2+100) anfallende Hang- und Schichtenwasser ist schadlos abzuleiten.
- 5.4.15 Die örtlichen Entwässerungseinrichtungen und Seitengräben im Bereich der BV-Nrn. 104, 105 und 106, die bisher der lokalen Vorflut dienen, sind entsprechend anzupassen.
- 5.4.16 Der Retentionsraumverlust der Gesamtmaßnahme ist durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich Ret1 und Ret2 zeit- und wirkungsgleich in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach auszugleichen. Dabei sind die Ziele des Gewässerentwicklungskonzeptes der Rodach zu berücksichtigen. Bei der teilweisen Wiederverfüllung der Retentionsfläche 1 sind die verwertungs- und abfallrechtlichen Tatbestände einzuhalten. Die dauerhafte Erhaltung des Retentionsraumes und die Unterhaltung der Retentionsflächen sowie der dabei entstehenden Gewässer obliegt dem Straßenbaulastträger der B 173.
Sobald die für den Retentionsraumverlustausgleich nutzbaren Grundstücksflächen feststehen, ist das für die Berechnung herangezogene Geländemodell

anzupassen, die hydraulische Berechnung zu aktualisieren und mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach vor Maßnahmebeginn nochmals abzustimmen.

- 5.4.17 Die Inhaber wasserrechtlicher Gestattungen, wie z.B. Betreiber von Wasserkraftanlagen, Teichwirte u.a., sowie die vom Landratsamt Kronach genannten Fischereiberechtigten sind vor Beginn der Baumaßnahmen, die sich auf die jeweiligen Gewässer auswirken können, durch geeignete Maßnahmen (z.B. durch öffentliche Bekanntgabe im Mitteilungsblatt des Marktes Marktrodach) vom Baubeginn und -ablauf der vorgesehenen Baumaßnahmen zu unterrichten.
- 5.4.18 Das Straßenbauvorhaben befindet sich im "Wassersensiblen Bereich" der Rodach (vgl. Informationsdienst "Überschwemmungsgefährdete Gebiete in Bayern" im Internetangebot des Bayer. Landesamtes für Umwelt), der den natürlichen Einflussbereich des Wassers kennzeichnet, in dem es zu Überschwemmungen durch Ausuferungen oder zu einem Wasserabfluss infolge von extremen Niederschlagsereignissen ("Sturzflut") kommen kann. Weiterhin muss mit hoch anstehendem Grundwasser gerechnet werden. Bei der Bauausführung sind diese Umstände mit zu berücksichtigen. Hochwassergefahren- und Risikokarten für mittlere und extreme Hochwasserereignisse können unter der Internetadresse <http://www.hwrmp-main.de/viewer.htm> eingesehen werden.
- 5.4.19 Nach Hochwasserereignissen sind die Bauwerke und Hochwasserschutzanlagen, soweit sie in der Unterhaltungslast des Straßenbaulastträgers der B 173 stehen, zu überprüfen. Festgestellte Mängel und Beschädigungen sind unverzüglich zu beseitigen.
- 5.4.20 Vom Antrag abweichende 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. Der derzeit vorhandene "Hochwasserleitwall", der in der landwirtschaftlichen Flur von Zeyern ca. zwischen Bau-km 0+800 und 0+900 von der B 173 neu teilweise überbaut wird, ist an den künftigen Bestand der B 173 neu wieder so anzupassen, dass er weiterhin eine hochwasserschützende Funktion der stromabwärts gelegenen landwirtschaftlichen Flur übernehmen kann. Dazu sind die verbleibenden Bereiche dieses "Hochwasserleitdammes" in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach so zu modellieren und aufzufüllen, dass er die derzeit vorhandene Höhe künftig wieder erreicht. Diese Maßnahme ist mit den sonstigen Maßnahmen des Retentionsraumausgleiches abzustimmen und darf sich hierauf auch nicht nachteilig auswirken.
- 5.4.21 Während der Bauzeit sind sämtlichen Materialien, Bau- und Bauhilfsstoffe hochwassersicher außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu lagern bzw. bei Hochwassergefahr aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.

- 5.4.22 Der im Zuge des abschnittswisen Rückbaus der B 173 auf Höhe des Gewerbegebietes Gries (ca. 380 m) und nördlich von Zeyern (ca. 130 m) sowie der GVS zur Zigeunerschneidmühle (ca. 300 m) anfallende Straßenaufbruch ist in Abstimmung mit der zuständigen Abfallbehörde gemäß den Vorgaben des LfW-Merkblattes 3.4/1 "Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lager, Aufbereitung und Wiederverwertung von bituminösem Straßenaufbruch (Ausbauasphalt und pechhaltiger Straßenaufbruch)" in der aktuellen Fassung zu verwerten bzw. zu entsorgen (siehe hierzu das entsprechende Internetangebot des Bayer. Landesamtes für Umwelt).
- 5.4.23 Aufgrund der Eingriffe in den Bahndamm mit seinem erfahrungsgemäß belasteten Bettungsmaterial sind im Falle einer geplanten Verwertung oder Entsorgung des Gleisschotters und des darunter liegenden Bettungsmaterials das Sachgebiet Abfallwirtschaft des Landratsamtes Kronach einzuschalten und die Ausführungen im LfU-Merkblatt 3.4/2 "Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter" (siehe hierzu Internetangebot des Bayer. Landesamtes für Umwelt) in der aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Insbesondere sind im Vorfeld von geplanten Verwertungsmaßnahmen die unter dem dortigen Pkt. 4 genannten Untersuchungen durchzuführen, damit eine verlässliche Deklaration der anfallenden Aushubmassen gewährleistet ist (vgl. Pkt. 5 des o.g. LfU-Merkblattes), und eine sachgerechte Verwertung sichergestellt ist (vgl. Pkt. 6 des o.g. LfU-Merkblattes).
- 5.4.24 Im Grundwasserbereich und im Überschwemmungsgebiet der Rodach darf nur unbedenkliches bzw. nachweislich unbelastetes Material der Einbauklasse Z0 bzw. RW1 (< 5.000 m³) verwertet bzw. in technischen Bauwerken eingebaut werden (siehe hierzu Internetangebot des Bayer. Landesamtes für Umwelt).
- Die Verwertung anderer Einbauklassen ist im Einzelfall vorab mit dem Landratsamt Kronach unter Vorlage ausreichender Planunterlagen abzustimmen (Erläuterung der Maßnahme, Übersichtslageplan, Detaillageplan, Angaben zum Verwertungsmaterial und zu dessen Einbauklasse, Standort- und Bodeneigenschaften am Verwertungsort, Grundwasserstände - z.B. Baugrundgutachten, dokumentierte Bodenaufschlüsse etc. - sowie Art und Umfang der geplanten Maßnahme - Menge, Eigenart u.ä. -).

5.5 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

- 5.5.1 Für die nach Teil A Ziffern 3.2 und 3.3 des Beschlusstextes erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den hierzu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 5.5.2 Die in Teil A Ziffer 3.2 angegebenen zulässigen Einleitungsmengen an den einzelnen Einleitungsstellen des Fahrbahnabwassers in die Rodach dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.
- 5.5.3 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 5.5.4 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.
- 5.5.5 Da die angesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse nicht von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst werden, sondern im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde gesondert zu erteilen sind, verfügen diese wasserrechtlichen Erlaubnisse nicht über die starke Bindungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, so dass nachträgliche Entscheidungen im Rahmen des § 57 Abs. 3 WHG möglich bleiben.
- 5.5.6 Vor Baubeginn sind die entsprechenden Schutzanforderungen und die genaue Lage der Wasserversorgungsleitungen im Vorhabensbereich mit den jeweiligen Trägern der Wasserversorgung abzustimmen.
- 5.5.7 Die Grundwasserbenutzungen dürfen nicht zur Beeinträchtigung von Biotopen und sonstigen ökologisch wertvollen Feuchtgebieten führen.
- 5.5.8 Die zuständige Naturschutzbehörde ist vor Beginn von Grundwasserbenutzungen im Nahbereich von Nass- und Feuchtbiotopen zu hören.
- 5.5.9 Sofern es im Zuge der Baumaßnahme zu längeren bzw. dauerhaften Grundwassereingriffen bzw. -beeinträchtigungen kommen sollte, bleibt die Errichtung von Grundwassermessstellen vorbehalten. In diesem Fall ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ein Grundwassermonitoring durchzuführen.
- 5.5.10 Bei Planung, Ausführung, Betrieb und Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten, insbesondere muss die Sickerfläche der Bankette, Böschungen und Mulden

mindestens 1/15 der undurchlässigen Fläche betragen und der Durchlässigkeitsbeiwert der Böden muss im Bereich von $k_f = 10^{-5} - 10^{-3}$ m/s liegen.

- 5.5.11 Durch den Betrieb der Entwässerungsanlagen dürfen Nachbargrundstücke nicht beeinträchtigt werden.
- 5.5.12 Wassergefährdende Stoffe, Baumaterialien oder Abfälle dürfen im Einzugsgebiet der Versickerungsanlagen nicht gelagert bzw. verwendet werden.
- 5.5.13 Alle in den Sickerraum einzubauenden Materialien dürfen durch Auswaschungen und Auslaugung keine nachteiligen Veränderungen des Sicker- und Grundwassers hervorrufen. Im Bereich von Bodenpassagen dürfen keine Recyclingmaterialien, Schlacken, Aschen etc. eingebaut werden.
- 5.5.14 Während der Bauausführung ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahrungen oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
- 5.5.15 Um zu verhindern, dass die im Allgemeinen stark schlammigen Baustellenabflüsse in die Anlage gelangen und die Versickerungsoberfläche kolmatiert, ist im Benehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach eine anderweitige Bauzeitentwässerung vorzusehen.
- 5.5.16 Der Baulastträger der B 173 neu hat die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer von 3 m oberhalb bis 5 m unterhalb der jeweiligen Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Die Beteiligung des Straßenbaulastträgers an den Mehraufwendungen für den Ausbau bzw. für die Unterhaltung der verwendeten Vorfluter richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Art. 22 Abs. 3 und 4 BayWG.
- 5.5.17 Die Einleitungsstellen des Straßenabwassers in den jeweiligen Vorfluter sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach zu sichern. Auf eine naturnahe, den wasserbaulichen Erfordernissen gerecht werdende Ausbildung wird im Besonderen hingewiesen.
- 5.5.18 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit den Augen wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 5.5.19 Die Anforderungen an die Benutzungsanlage dürfen nicht durch Verfahren erreicht werden, bei denen Umweltbelastungen in andere Umweltmedien wie Luft oder Boden entgegen dem Stand der Technik verlagert werden.
- 5.5.20 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich das zuständige Landratsamt Kronach, das Wasserwirtschaftsamt Kronach oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefähr-

denden Stoffe sind umgehend schadlos und unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.

- 5.5.21 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Kronach und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig vorher eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 5.5.22 Die Übertragung der gesamten Benutzungsanlage auf einen anderen Unternehmer (Besitz- und Rechtsnachfolger) mit der Folge des Überganges aller Befugnisse und Pflichten auf den neuen Unternehmer ist dem Landratsamt Kronach unverzüglich mitzuteilen.

5.6 Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft

- 5.6.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 neu und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wieder herzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung ist in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.
- 5.6.2 Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrecht zu erhalten bzw., soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten.
- 5.6.3 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist - soweit technisch möglich - ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.
- 5.6.4 Der Abfluss des Oberflächenwassers ist - entsprechend den festgestellten Planunterlagen - so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen eine breitflächige Versickerung von Oberflächenwasser über die Straßenböschung vorgesehen ist.

- 5.6.5 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist - ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen - auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen.
Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitestmöglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 5.6.6 Der neue Waldrand, die Tiefe der Unterpflanzung aufgerissener Waldränder sowie die Baumartenwahl für die Neuaufforstungen, die Unterpflanzung bzw. die Waldmantelpflanzung sind in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kulmbach - Bereich Forsten - sowie auch unter Beteiligung der jeweiligen Eigentümer festzulegen. Dies gilt auch für die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen gegen Wildverbiss (Heister, Zaun oder Schutzanstrich).
Die Unterpflanzung aufgerissener Waldränder ist unverzüglich im Zuge der Bauarbeiten mit durchzuführen.
- 5.6.7 Sofern im Bereich von im Zuge der Ausführung der Maßnahme angeschnittenen Waldrändern in der Zeit bis zum Aufbau eines stabilen neuen Waldmantels Sturmschäden in künftigen Waldrandbereichen entstehen, die darauf zurückgeführt werden können, dass der neue Waldmantelbereich noch nicht ausreichend wirksam ist, sind diese vom Straßenbaulastträger der B 173 zu entschädigen. Die hierzu erforderlichen Feststellungen trifft im Bedarfsfall das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kulmbach.
- 5.6.8 Die betroffenen Land- und Forstwirte sind möglichst rechtzeitig (15. Mai eines Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung über den Markt Marktrodach) über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle der nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.
Wenn wegen der - auch bei nur vorübergehender - Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Zusammenhang mit flächenbezogenen Agrar-Förderprogrammen Rückforderungen von gewährten Subventionsleistungen (Ausgleichszahlungen) oder Sanktionszahlungen gegenüber dem Subventionsempfänger geltend gemacht werden, hat der Straßenbaulastträger den betroffenen Subventionsempfängern die rückgeforderten Beträge bzw. Sanktionszahlungen auf Antrag gegen Nachweis zu erstatten.
- 5.6.9 Die neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind so auszubilden, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichem Gerät (bis 11,5 t zulässige Achslast) gewährleistet ist. Für die bauliche Ausgestaltung sind die Richtlinien über den ländlichen Wegebau -RLW- in der jeweils zum Zeitpunkt der Ausschreibung der entsprechenden Bauwerke gültigen Fassung zugrunde zu legen.

- 5.6.10 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben. Rechtzeitig vor Baubeginn ist jeweils mit dem Baulastträger in geeigneter Form eine Beweisaufnahme durchzuführen.
- 5.6.11 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist.
- 5.6.12 In dem Bereich, in dem der Wirtschaftsweg BV-Nr. 3 die Flutmulde bzw. bei Hochwasser überschwemmte Bereich quert, ist in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach eine ausreichend befestigte Fahrbahnoberfläche vorzusehen.

5.7 Sonstige öffentliche Belange

5.7.1 Denkmalschutz

5.7.1.1 Baudenkmäler dürfen nicht verändert werden.

5.7.1.2 Soweit dies durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

5.7.1.3 Der Vorhabenträger hat die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsfällen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

5.7.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen entsprechend dem IMS vom 26.10.2010 Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayer. Landesamt für

Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

- 5.7.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 5.7.1.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 5.7.2 Fischereiliche Belange
- 5.7.2.1 Bei den gesamten Baumaßnahmen ist eine Einschwemmung von Sedimenten in die Rodach weitestmöglichst zu vermeiden. Sollten Sedimente in die Rodach eingetragen werden, sind diese nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zu beseitigen.
- 5.7.2.2 Bei dem Brückenbau der Rodachbrücke BW 1-1 (gemäß BV-Nr. 60) ist darauf zu achten, dass bei den notwendigen Betonarbeiten Kalkausschwemmungen aus frischem Beton, die zu einer PH-Wert-Erhöpfung führen könnten, vermieden werden. Erforderlichenfalls sind sogenannte Rückhaltebecken für das Wasser mit erhöhtem PH-Wert anzulegen und danach unschädlich für das Gewässer zu entsorgen.
- 5.7.2.3 Die Ufersicherung im Bereich der Rodachbrücke BW 1-1 sollte bis zum mittleren Niedrigwasserabfluss (MNQ) mit Grobsteinwurf erfolgen.
- 5.7.2.4 Die Brückenabläufe sollten nicht direkt in die Rodach geleitet werden, sondern, soweit dies möglich ist, in die örtliche Kanalisation.
- 5.7.2.5 Es ist darauf zu achten, dass durch die Baumaschinen und die Lagerung der notwendigen Öl- und Schmierstoffe keine Schäden in der Rodach entstehen.

5.8 Sonstige private Belange

5.8.1 Soweit im Zuge der für die Baumaßnahmen notwendigen Flächeninanspruchnahmen unwirtschaftliche Restflächen entstehen, sind diese in den Grunderwerbsverhandlungen mit zu erwerben, soweit der jeweilige Eigentümer dies wünscht.

Dabei ist auch die Zusammenlegung bzw. Arrondierung von Restflächen und deren anschließende Bereitstellung als Tauschflächen anzustreben.

5.8.2 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen Bewirtschaftungsschwierigkeiten, getätigten Investitionen oder besonderen Grundstücksnutzungen bleiben den nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.

Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.

5.8.3 Die Jagdgenossenschaft Zeyern, vertreten durch den Jagdvorsteher, ist an den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen formell zu beteiligen.

Im Rahmen dieses Verfahrens hat der Vorhabenträger ein Gutachten gemäß den "Hinweisen zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken (JagdHO1)" zur Abklärung etwaiger Entschädigungsansprüche zu beauftragen.

5.8.4 Für das auf dem Grundstück Fl.Nr. 637 der Gemarkung Zeyern befindliche Sportheim des örtlichen Sportvereins (DJK/SV Zeyern-Roßlach 1969 e.V.) sind in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und dem Betreiber des Sportheimes vor Beginn der Bauarbeiten Beweissicherungsmaßnahmen dergestalt durchzuführen, dass der derzeitige bauliche Zustand des Gebäudes vollständig fachgerecht aufgenommen und mit entsprechendem Bildmaterial aussagekräftig dokumentiert wird.

5.8.5 Der künftige Verlauf des Födelbachgerinnes (BV-Nr. 71) ist im Bereich der Grundstücke Fl.Nr. 181 und 683 der Gemarkung Zeyern in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer festzulegen. Dabei ist im Bereich der genannten Grundstücke eine zusätzliche befestigte Furt in einer der in lfd. Nr. 70 BV entsprechenden Bauweise anzulegen, um dem Eigentümer eine Überquerung des künftigen Gewässerlaufes innerhalb seiner eigenen Grundstücke zu ermöglichen.

5.8.6 Die in lfd.Nr. 56 BV beschriebene Einmündung des Weges BV-Nr. 3 ist, soweit dies von den Eigentümern des Grundstücks Fl.Nr. 61/7 der Gemarkung Zeyern vor Bauausführung noch gefordert wird, und soweit es die erforderlichen Sichtverhältnisse zulassen bzw. erlauben, in südlicher Richtung zu verschieben.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Den Stellungnahmen der nachfolgend aufgeführten Träger öffentlicher Belange sowie den von sonstigen Beteiligten und privaten Betroffenen erhobenen Forderungen und Einwendungen folgenden Inhalts wurde durch entsprechende Regelungen in Ziffer 5 Rechnung getragen:

- 6.1.1 Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzfachbehörden).
- 6.1.2 Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Kronach).
- 6.1.3 Auflagen zur Berücksichtigung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Land- und Forstwirten, vom Bayer. Bauernverband sowie von den beteiligten Landwirtschafts- bzw. Forstbehörden).
- 6.1.4 Auflagen zur Berücksichtigung der Belange von sonstigen Trägern öffentlicher Belange bzw. von betroffenen privaten Betroffenen (im Rahmen der Auflagen 5.7.1 bis 5.8.6 unter Teil A).

6.2 Zurückweisungen

Die Einwendungen und Forderungen der nachfolgend aufgeführten Träger öffentlicher Belange bzw. folgenden sachlichen Inhalts werden zurückgewiesen:

- 6.2.1 Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von einzelnen Trägern öffentlicher Belange sowie von mehreren privaten Einwendern):
 - 6.2.1.1 Erforderlichkeit der Ortsumgehung, Planrechtfertigung
 - 6.2.1.2 Trassenwahl, Prüfung des bestandsorientierten Ausbaus
 - 6.2.1.3 Trassenverlauf der Neubautrasse im Aufriss – Dammhöhen –
- 6.2.2 Forderungen nach gesonderten aktiven und/oder passiven Lärmschutzvorkehrungen
- 6.2.3 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.4.1 bis 5.5.22 hinausgehend.

- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.22 hinausgehend.
- 6.2.5 Forderungen nach zusätzlichen land- und forstwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.6.1 bis 5.6.12 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.8.1 bis 5.8.3 hinausgehend sowie Einwendungen zum Umfang des Flächenbedarfs (auch für die Ausgleichsflächen), Jagdwertminderung bzw. der Anbringung von Wildschutzzäunen oder zum Bau gesonderter Wilddurchlässe.
- 6.2.7 Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.7.1 bis 5.8.6 hinausgehend.

7 Kostenentscheidung

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Neubau einer 2,635 km langen Ortsumgehungsstraße von Zeyern im Planungsabschnitt zwischen Oberrodach und Erlabrück im Zuge der Bundesstraße 173 im Abschnitt zwischen Kronach und Hof. Die geplante Straßentrasse umgeht auf der Westseite die Ortschaft Zeyern und wird die derzeit noch vorhandene Ortsdurchfahrt von Zeyern ersetzen.

Die Ortsumgehung Zeyern wird als einbahnige, zwei- und abschnittsweise dreistreifige Landstraße geplant, die künftig außerhalb bebauter Bereiche an- und zufahrtfrei verläuft.

Die Ortsumgehung von Zeyern beginnt nordöstlich von Oberrodach, einem Ortsteil des Marktes Marktrodach mit dem Bau-km 0+080 an der Einmündung der Ortsstraße "Im Gries" in die B 173. Die Trasse verläuft zunächst auf der ehemaligen Bahntrasse Kronach-Nordhalben und im weiteren Verlauf westlich davon. Die Bundesstraße B 173 liegt hier am östlichen Rand des Überschwemmungsgebietes der Rodach, einem Gewässer 1. Ordnung. Auf Höhe der Ortslage von Zeyern rückt die Trasse weiter westlich in den Talraum der Rodach ab. Die Rodach wird mittels eines Brückenbauwerkes mit insgesamt 96 m lichter Weite gekreuzt. Weiter nördlich wird die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Zeyern-Roßlach höhenfrei mittels eines Brückenbauwerkes gekreuzt und diese mittels einer Verbindungsrampe an die B 173 angebunden. Nördlich von Zeyern schneidet die Trasse von Bau-km 2+100 bis Bau-km 2+350 einen zur Rodach hin abfallenden Bergsporn an. Etwa 600 m nördlich von Zeyern schwenkt die Ortsumgehungstrasse wieder auf die bestehende B 173 ein und endet mit dem Bau-km 2+635 auf dem Bestand der vorhandenen B 173.

Das nachrangige Straßennetz wird entsprechend seiner künftigen Verkehrsbedeutung den neuen Gegebenheiten angepasst. Es wird über die bestehende Einmündung der Ortsstraße "Im Gries", über eine neue Einmündung gegenüber dieser Ortsstraße und über die neue teilhöhenfreie Anschlussstelle Zeyern (AS Zeyern) mit der Bundesstraße 173 verknüpft.

Die Ortsumgehungsstrecke der B 173 neu erhält vom Abschnittsbeginn bis zur Anschlussstelle Zeyern einen dreistreifigen Querschnitt (RQ 11,5+) mit einem Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Hof sowie zwischen der Anschlussstelle Zeyern und im Ende des Ausbaubereiches einen zweistreifigen Querschnitt (RQ 10,5).

Die notwendigen Kompensationsmaßnahmen für Natur, Landschaft und den Wasserhaushalt werden teilweise vorgezogen und im Zuge der Baumaßnahmen mit durchgeführt.

Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen in einem Gesamtumfang von 8,72 ha, verteilt auf sieben Einzelmaßnahmen, vorgesehen. Das Bauvorhaben ist in den festgestellten Planunterlagen 7.1 und 7.2 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Von jeher war die Bundesstraße 173 eine der Hauptverbindungen aus dem Bamberger Raum in die ostoberfränkischen und sächsischen Wirtschaftsräume. Während der Teilung Deutschland wurde diese alte Straßenverbindung jedoch unterbrochen. Da aus dem oberfränkischen Raum während der Teilung Deutschlands Beziehungen nur nach Süden hin aufgebaut werden konnten, erlangte die Bundesstraße 173 lediglich für die Verkehrsentwicklung nach Süden in die Wirtschaftsräume Bamberg und Nürnberg Bedeutung.

Am 09.11.1989 wurde die Grenze zur ehemaligen DDR geöffnet. In den folgenden Wochen wurden zahlreiche Grenzübergänge wieder befahrbar gemacht. Dadurch ist das Verkehrsaufkommen im gesamten oberfränkischen Raum sprunghaft angestiegen.

Für eine Ortsumgehung von Zeyern reichen erste Planungen bis in die Mitte der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Die damals geplante Trasse, auf weiter Strecke in ähnlicher Lage wie die der vorliegenden Planung, war bereits abgesteckt. Massiver Protest von Bürgern und Landwirten stoppte den Bau der Ortsumgehung zum damaligen Zeitpunkt. Der Trassenverlauf der damals ebenfalls in der Planung befindlichen Fernwasserleitung ("Bamberger Ast") der Fernwasserversorgung Oberfranken wurde auf die damalige Straßenplanung abgestimmt.

In den Jahren 2001 und 2002 wurde eine Ortsumgehung von Zeyern zunächst noch mit einer gemeinsamen Ortsumgehung von Unter- und Oberrodach für die B 173 und die B 303 gesehen. Die möglichen Trassenführungen der gemeinsamen Ortsumgehung von Unter- und Oberrodach wurden im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2002 dem Markt Marktrodach vorgestellt.

Im weiteren Planungsverlauf sprach man sich hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Unter- und Oberrodach für einen moderaten bestandsorientierten Ausbau der Ortsdurchfahrt aus und gab die gemeinsame

Planung für eine "Gesamtortsumgehung" Unter- und Oberrodach sowie Zeyern auf; lediglich eine westliche Ortsumgehung von Zeyern wurde in den gemeindlichen Flächennutzungsplan aufgenommen und planerisch weiterverfolgt.

Im Jahre 2005 wurde daraus für den Ausbau der B 173 zwischen Oberrodach und Erlabrück ein technisches Gesamtkonzept entworfen.

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Während das vorstehend beschriebene Gesamtkonzept eines Ausbaus der B 173 zwischen Oberrodach und Erlabrück nicht Bestandteil des Fernstraßenbedarfsplans ist, ist die Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.1993, geändert durch Art. 1 bis 3 des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, im "Vordringlichen Bedarf" enthalten.

2.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

Mit Verordnung vom 8. August 2006 (GVBl Nr. 16/2006) hat die Bayerische Staatsregierung mit Zustimmung des Bayer. Landtages das Landesentwicklungsprogramm fortgeschrieben. Gemäß B V 1.4.2 (Ziele) sollen die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bestandgerecht ausgebaut werden.

Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Teilräumen sowie in Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden (B V 1.1.4).

2.3 Regionalplan

Im geltenden Regionalplan Oberfranken-West (Region 4) – Bekanntmachung vom 25.07.2011 (RABl Oberfranken Nr. 07/11, Seite 75) – wird in Teil B (fachliche Ziele) unter V 1 "Verkehr" unter Ziffer 1.4.2 als Ziel zum überregionalen Straßennetz u.a. Folgendes ausgeführt:

"Zu Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung sollen folgende Städte und Gemeinden durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden:

- Kleinzentren
u.a. Marktrodach, Ortsteile Unterrodach und Zeyern."

Dies wird – auszugsweise – folgendermaßen begründet:

"Ortsumgehungen sind zur Entlastung von Verkehrsimmissionen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erleichterung des Verkehrsflusses erforderlich. Die im Ziel genannten Ortsumgehungen entlang der Bundesstraßen B 85, B 173, B 279, B 289 und B 470 weisen unterschiedlich konkrete Planungsstände auf, sind aber noch nicht fachlich so hinreichend gesichert, dass eine Realisierung der Projekte sichergestellt wäre. Sie tragen zur Stärkung der genannten zentralen Orte bei. ..."

2.4 Sonstige Planungsstufen

Weitere vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens waren für das Vorhaben nicht erforderlich (siehe z.B. § 16 Abs. 1 Sätze 2 und 3 FStrG).

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 17.12.2010 beantragte das Staatl. Bauamt Bamberg für den Bau der Ortsumgehung von Zeyern, einem Ortsteil des Marktes Marktrodach, Lkr. Kronach, nordwestlich der bestehenden Ortslage von Zeyern im Zuge der Bundesstraße 173 "Kronach-Hof" von Bau-km 0+080 bis Bau-km 2+635 das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 20.04.2011 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen beim Markt Marktrodach in der Zeit vom 28. Februar 2011 bis 28. März 2011 (einschließlich) nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung (Aushang in den Amtskästen und Mitteilungsblatt vom 25. Februar 2011) öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Marktrodach oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Ein-

wendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist endete am 11. April 2011.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden vom Markt Marktrodach auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen 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:

- Markt Marktrodach
- Landratsamt Kronach
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bayreuth
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, Schloss Seehof, Memmelsdorf, bzw. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- DB Services Immobilien GmbH, Immobilienbüro Nürnberg
- E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg
- E.ON Bayern AG, Bamberg
- Bezirk Oberfranken -Fischereifachberatung-, Bayreuth
- Luftamt Nordbayern, Nürnberg
- Fernwasserversorgung Oberfranken -FWO-, Kronach

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 13. März 2012 in Marktrodach -Rodachtalhalle- erörtert.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Allgemeines zur Planfeststellung einschließlich Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung von Oberfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach § 17 Satz 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 und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz und dem Bundesfernstraßengesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Der Bau der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 mit einer Gesamtlänge von ca. 2,7 km gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist. Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden

Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km). Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine UVP nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist vorliegend nicht erforderlich, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien nicht darauf hindeutet, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Die höhere Naturschutzbehörde hat diese Bewertung ausdrücklich bestätigt.

Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind im Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 1 und 12 der festgestellten Planunterlagen) aber umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Es ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens nach Maßgabe der Fachgesetze ausgleich- bzw. kompensierbar sind. Dem Vorhaben stehen also insoweit keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Die gleiche Einschätzung bzw. Schlussfolgerung, dass eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, gilt bei Betrachtung der wasserrechtlichen Ausbautatbestände gemäß Nr. 13.18 der Anlage 1 zum UVPG, wobei es sich dabei in erster Linie um die neu zu errichtenden Straßen- und sonstigen Dämme bzw. um die Beseitigung vorhandener und nicht mehr benötigter Dammanlagen bzw. um die Neuanlage eines offenen Gerinnes für einen derzeit noch verrohrten Bach (Födelbach) handelt. Die sich durch diese Maßnahmen rechnerisch ergebenden Beeinträchtigungen, insbesondere der Verlust von Retentionsflächen im Überschwemmungsgebiet der Rodach, werden durch die Bereitstellung und Gestaltung entsprechender Retentionsraumausgleichsmaßnahmen flächen- bzw. volumengleich ausgeglichen und zwar im unmittelbaren Flächenumgriff der vorgesehenen Baumaßnahme.

Evtl. nachteilige Umweltauswirkungen werden damit auch aus wasserwirtschaftlicher Sicht vollkommen ausgeglichen bzw. kompensiert, so dass auch diesbezüglich keine nennenswerten nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Dies wurde ebenfalls in den festgestellten Unterlagen (Planunterlage 13 - Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen -) umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Auch das Wasserwirtschaftsamt Kronach als amtlicher Sachverständiger hat diese Einschätzung im weiteren Verfahren bestätigt.

Die Information der Öffentlichkeit gem. § 3a Satz 2 UVPG erfolgte durch die öffentliche Bekanntmachung im Planfeststellungsverfahren.

1.3 Vorprüfung zur Natura 2000-Gebietsverträglichkeit

Im Umgriff der Baumaßnahme befinden sich keine Flächen, die als Europäisches Vogelschutzgebiet (Richtlinie 79/409/EWG) festgesetzt und damit Bestandteil des Netzes von Natura 2000 (als länderübergreifendes Schutzgebietssystem innerhalb der Europäischen Union -EU-) sind.

Ca. 500 m südöstlich von Zeyern gelegen befindet sich das Schutzgebiet "Zeyerner Grund" (FFH-Gebiet 5734-303) mit artenreichen Schluchtwaldgesellschaften und Bachauwäldern, wobei hier die Entfernung zur künftigen Ortsumgehung von Zeyern größer als 1000 m beträgt. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und des Schutzzweckes des FFH-Gebietes "Zeyerner Grund" sind aufgrund der Entfernung und der bestehenden Anhöhe zwischen der Trasse und dem FFH-Gebiet nicht zu erwarten.

Die Trasse der künftigen Ortsumgehung Zeyern verläuft in ca. 150 m Entfernung vom steil ausgeprägten Hang der "Zeyerner Wand", die sich unmittelbar an das nordseitige Ufer der Rodach bzw. des Mühlgrabens der Wöhrleinschneidmühle anschließt.

Die "Rabensteiner Höhe mit Zeyerner Wand" ist ebenfalls als FFH-Gebiet 5734-302 ausgewiesen.

Die naturschutzfachliche Bedeutung dieses FFH-Gebietes beruht auf der Ausprägung als felsiger Hang mit Schlucht- und Hangmischwäldern, Gebüsch, naturräumlich bedeutenden und großflächigen Trocken- und Magerrasen sowie kalk- oder basenhaltigen Felsen. Es handelt sich um den bedeutendsten Aufschluss des Unteren Muschelkalkes in Oberfranken.

Demgemäß sind die gebietsbezogenen Erhaltungsziele dieses FFH-Gebietes in erster Linie auf die Erhaltung bzw. Wiederherstellung dieser besonderen geologischen Formation bzw. der dortigen Kalk-Pionierrasenflächen, Kalk-Trockenrasenflächen bzw. mageren Flachland-Mähwiesenflächen abgestellt.

Besonders die vorhandenen trockenen, mageren und unbewaldeten Flächen im FFH-Gebiet besitzen überwiegend eine gut erhaltene Struktur. Die Ausichten, dass künftig die Strukturen in ihrem Erhaltungsgrad beibehalten werden, werden aus fachlicher Sicht überwiegend als hervorragend angesehen. Bezüglich der Durchführung der Baumaßnahme sind die potenziellen Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und deren charakteristische Arten sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen zu betrachten. Weitere Projekte mit potenziellen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet sind hingegen nicht bekannt.

Als wesentlicher Wirkfaktor sind betriebsbedingte Immissionsbelastungen zu berücksichtigen. Der unmittelbare Verlust von für das FFH-Gebiet relevanten Vegetationsstrukturen ist hingegen nicht gegeben. Barriereeffekte für charakteristische Arten der Lebensraumtypen des FFH-Gebietes sind durch die Vorlagerung der Trasse, ca. 100 m östlich der bereits als markante Grenzlinie verlaufenden Rodach, nicht zu erwarten. Für potenzielle Jagdanflüge von Fledermäusen aus dem Siedlungsbereich ist zwar eine erhöhte Gefährdung

durch das betriebsbedingte Verkehrsaufkommen nicht auszuschließen, eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes für die charakteristischen Arten und Lebensgemeinschaften der Lebensraumtypen des FFH-Gebietes ist jedoch nicht gegeben.

Die möglichen Beeinträchtigungen durch die betriebsbedingten Immissionsbelastungen vom Betrieb der künftigen Ortsumgehung von Zeyern wurden im Rahmen einer Abschätzung der Luftschadstoffe nach der "MLuS 02, geänderte Fassung 2005" überprüft.

Im Ergebnis der Gegenüberstellung der ermittelten Werte mit den Grenzwerten der Schadstoffimmissionen gemäß der 22. BImSchV (nunmehr 39. BImSchV) kann festgestellt werden, dass durch die neue Straße an den Wohnhäusern, die der Trasse am nächsten liegen, keine Immissionen aus Vorbelastung und Zusatzbelastung entstehen, die Überschreitungen von Grenzwerten, Belastungen oder Einwirkungen erwarten lassen, die für die Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten würden.

Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen sind deshalb nicht erforderlich. Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind der festgestellten Planunterlage 11.4 zu entnehmen.

Die Stickstoffdioxidbelastungen liegen in 150 m Entfernung von der Trasse bei 5 % des Beurteilungswertes (Grenz- oder Prüfwerte entsprechend der rechtsverbindlichen Verordnung, im Besonderen der 39. BImSchV, ausgerichtet allerdings auf die Gesundheit der Menschen). Die Belastungen von CO, SO₂, Ruß und Benzol liegen bei 0 % der entsprechenden Beurteilungswerte. Vegetationsschädigungen in Form von Chlorosen oder Nekrosen sind aufgrund der geringen Konzentrationen jeweils unter 10 µg/m³ bei einer Entfernung von 150 m nicht zu erwarten. Eine Düngewirkung mit vermehrtem vegetativem Wachstum durch NO₂ könnte zu einer Beeinträchtigung magerer Lebensraumtypen führen, ist jedoch bei einer Konzentration unter 10 µg/m³ ebenfalls nicht ausschlaggebend. Saure Produkte, die aus Stickstoffoxiden gebildet werden (z.B. salpetrige Säure) könnten kalkhaltige Gesteinsformationen angreifen. Eine Gefährdung der Kalkfelsen in ihrem Bestand ist jedoch nicht gegeben.

Die FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet "Rabensteiner Höhe mit Zeyerner Wand" ergibt somit, dass die Baumaßnahme einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten die Erhaltungsziele bzw. den Schutzzweck des FFH-Gebietes nicht beeinträchtigt.

Nachdem somit fachlich belegt ist, dass durch den Bau der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 keine vorhandenen Natura 2000-Gebiete bzw. - wie hier - zwei bestehende FFH-Gebiete nicht erheblich beeinträchtigt werden können, war die Durchführung einer gesonderten FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG entbehrlich.

2 Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung

2.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 zwischen Kronach und Hof in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit dem Neubau der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 verfolgten Planungsziele näher erläutert.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

2.2.2 Planungsziele

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der festgestellten Planunterlagen, Ziffer 2.3). Insbesondere soll damit das vorhandene unzureichende Straßennetz innerhalb der Ortsdurchfahrt von Zeyern vom Durchgangsverkehr, der etwa 90 % des Gesamtverkehrsaufkommens darstellt, entlastet werden.

Weiter soll die Verkehrssicherheit innerorts durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sowie die Verkehrssicherheit außerorts durch eine zeitgemäße Relationstrassierung auf freier Strecke verbessert werden. Weiter wird die Neubaustrecke so gestaltet, dass - zumindest in wechselseitigen Teilbereichen - durch einen teilweise dreistreifigen Querschnitt ein sicheres Überholen ermöglicht wird, um den bestehenden Überholdruck abzumildern.

Die Herausnahme von rd. 90 % des Durchgangsverkehrs aus der bestehenden Ortsdurchfahrt lässt auch eine deutliche Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen in der Ortslage Zeyern erwarten, einhergehend mit einer Verbesserung der Luftqualität, ohne dabei neue Betroffene (in der Nähe der neuen Ortsumgehungstrasse) in unverhältnismäßiger Weise neu oder zusätzlich zu belasten. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortsbereich von Zeyern führt dort zu einer Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität und kann zum Erhalt der teilweise historischen Gebäudesubstanz beitragen. Der künftige Straßenraum innerorts wird durch das Ausbauprojekt auch wieder in die Lage versetzt, Aufenthaltsfunktionen zu übernehmen.

2.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 173

Das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt Zeyern ist wegen der Grenzöffnung und der anschließenden Wiedervereinigung von 1985 bis 1990 fast sprunghaft um 60 % angestiegen. Von 1990 bis 2005 hat sich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nur unwesentlich verändert. Während der Personenverkehr von 1990 bis 2005 sogar leicht rückläufig ist, wuchs der Güterverkehr um fast 70 %. Der Schwerverkehr hat sich seit 1985 fast mehr als verdoppelt. Der Schwerverkehrsanteil, der im Jahr 1990 bei 9,4 % lag, hat im Jahr 2005 einen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 14,4 %.

Die Gesamtbelastung 2005 lag mit 10.854 Kfz/24h um ca. 13 % über der durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen in Bayern (9.424 Kfz/24h).

Nach der neuesten inzwischen vollkommen ausgewerteten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt die Gesamtverkehrsbelastung im Ortsbereich Zeyern nunmehr 10.796 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.390 Kfz/24h, was nach wie vor deutlich über der durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen in Bayern 2010 (9640 Kfz/24h, davon Schwerverkehrsanteil von 878 Kfz/24h) liegt.

Nach einem eigens für die vorgesehene Baumaßnahme eingeholten Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Inovaplan, Ettlingen (siehe Anlage 1 zum Erläuterungsbericht – Planunterlage 1 -) wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) bis zum Jahre 2025 auf 11.166 Kfz/24h ansteigen bei einem Schwerverkehrsanteil von 2008 Kfz/24h.

Die hohe Verkehrsbelastung mit großem Schwerverkehrsanteil führt schon jetzt häufig zur Kolonnenbildung mit geringer Reisegeschwindigkeit. Der Überholdruck wird dadurch sehr groß. Riskante Überholvorgänge im unübersichtlichen Straßenverlauf sind die Folge.

Ordnungsgemäße bzw. vertretbare Verkehrsverhältnisse in Zeyern lassen sich für die bestehende und erst recht für die im Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung nicht durch einen Ausbau der Ortsdurchfahrt herstellen. Um die Vorgaben aus der Verkehrsentwicklung, den einschlägigen Richtlinien, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Vorgaben aus Raumordnung und Städtebau umsetzen zu können, ist eine Ortsumgehung von Zeyern unvermeidbar und dringend erforderlich.

Der Unterhaltungsaufwand für die B 173 ist im Planungsabschnitt in den vergangenen Jahren immer sehr hoch gewesen. Auf der Grundlage der "verbesserten Strategie für Bundesstraßen in Bayern" ergibt sich ein hoher Erhaltungsbedarf für den Streckenabschnitt zwischen Oberrodach und Zeyern, weil hier der Straßenaufbau nicht mehr belastungsgerecht ist. Im Bereich des Beginns des Planfeststellungsabschnittes bis kurz vor der Ortsdurchfahrt Zeyern sind insgesamt nur ca. 18 cm Tragschicht auf dem anstehenden Untergrund aufgebaut. Auf weiter Strecke entspricht der Straßenaufbau höchstens einer Bauklasse III. Hier bilden sich immer wieder Spurrinnen aus, die zuletzt 2009 saniert werden mussten. Die Länge der Ortsdurchfahrt Zeyern beträgt ca. 900 m. Innerhalb der Ortschaft zweigen sieben Ortsstraßen (Kapellenweg, St. Leonhard-Straße, Bahnhofstraße, St. Sebastian-Straße, Mühlgasse, Am Ludwigsland und Zigeunerschneidmühle) ohne die notwendigen Maßnahmen zur Führung der Linksabbieger von der bestehenden B 173 ab. Die Einmündungen der Ortsstraßen "Am Ludwigsland" und "Mühlgasse" im Bereich der Rodachbrücke liegen zusätzlich in engen Kurven. Dort wartende Linksabbieger sind sehr spät zu erkennen. Die Anfahrtsicht an der Einmündung Bahnhofstraße ist durch die Bebauung an der Mühlgasse durch die Rodachbrücke sehr eingeschränkt. Ein gefahrloses Überholen, insbesondere des langsamen Verkehrs ist in diesen Bereichen kaum möglich. Dazu kommen die Zufahrten und Zugänge zu 31 Häusern und Gehöften, zu einer Kirche, zu drei Gasthäusern und zu mehreren Einzelhandelsgeschäften. Notwendige Anlagen und Flächen für den ruhenden Verkehr sind derzeit nicht vorhanden.

Gehwege sind nur bereichsweise und nicht durchgehend vorhanden. Die Breite der insoweit vorhandenen Wegeabschnitte beträgt nur ca. 1,50 m. In mehreren Bereichen mit fast an die Straßen reichenden Häusern ist nur noch eine Wegbreite bzw. Restfläche von unter 1,00 m Breite vorhanden.

Der Radverkehr muss zudem im Mischverkehr auf der Bundesstraße mitgeführt werden, geeignete Radwege fehlen hier ebenfalls. Auf 750 m angebaute Ortsstraßenlänge sind nur im Bereich zweier Bushaltestellen zwei gesicherte Übergänge für Fußgänger im Abstand von 25 m vorhanden.

Die Ortsdurchfahrt Zeyern im Zuge der B 173 kann mit vertretbaren wirtschaftlichen Mitteln für die heute an sie gestellten Funktionen nicht ausgebaut werden.

Zusammengefasst machen die bestehenden unzureichenden Strecken- und Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt die Durchführung von Abhilfemaßnahmen, und hier insbesondere den Bau einer entsprechenden Ortsumfahrung, notwendig und dringlich.

Die an die Ortsdurchfahrt anschließende ca. 3,8 km freie Strecke der B 173 in Richtung Hof (bis zur Ortsumgehung von Wallenfels) ist wiederum geprägt von einer unsteten Linienführung mit engen Kurven und kurzen Geraden sowie einer großen Zahl von Feldwegeinmündungen und direkten Zufahrten zu angrenzenden Grundstücken. An einmündenden Wegen fehlen die notwendigen Maßnahmen zur Führung der Linksabbieger.

Derzeit münden außerorts noch sieben öffentliche Feld- und Waldwege in die B 173. Alle Einmündungen haben keine Einrichtungen zur gesicherten Führung der Linksabbieger. Die Ausrundungsradien der Einmündungen sind sehr klein und machen zum Ab- und Einbiegen die Mitbenutzung des Gegenfahrestreifens erforderlich.

Die B 173 wird im betrachteten Abschnitt zwischen Oberrodach und Erlabrück den hohen Ansprüchen aus Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit an eine Bundesstraße auch auf ihrer freien Strecke außerhalb der Ortsdurchfahrt von Zeyern nicht gerecht.

2.2.4 Künftige Verkehrsverhältnisse auf der B 173 Ortsumgehung Zeyern

Die festgestellten Planunterlagen beinhalten den Neubau einer 2,635 km langen Ortsumgehungsstraße von Zeyern im Planungsabschnitt zwischen Oberrodach und Erlabrück im Zuge der Bundesstraße 173. Die festgestellte Straßen-trasse umgeht auf der Westseite die Ortschaft Zeyern und wird die derzeit vorhandene Ortsdurchfahrt ersetzen.

Die Ortsumgehung Zeyern wird als einbahnige, zwei- und abschnittsweise dreistreifige Landstraße geplant, die künftig außerhalb bebauter Gebiete anbau- und zufahrtsfrei verläuft.

Die Ortsumgehung von Zeyern beginnt nordöstlich von Oberrodach, einem Ortsteil des Marktes Marktrodach mit dem Bau-km 0+080, an der Einmündung der Ortsstraße "Im Gries" in die B 173. Die Trasse verläuft zunächst auf der ehemaligen Bahntrasse Kronach-Nordhalben und im weiteren Verlauf etwas

westlich davon. Die Bundesstraße 173 liegt hier am östlichen Rand des Überschwemmungsgebietes der Rodach, einem Gewässer 1. Ordnung. Auf Höhe der Ortslage von Zeyern rückt die Trasse weiter westlich in den Talraum der Rodach ab. Die Rodach wird mittels eines Brückenbauwerkes mit insgesamt 96 m lichter Weite gekreuzt. Weiter nördlich wird die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Zeyern-Roßlach höhenfrei mittels eines Brückenbauwerkes gekreuzt und mittels Verbindungsrampe an die B 173 angebunden. Nördlich von Zeyern schneidet die Trasse von Bau-km 2+100 bis Bau-km 2+350 einen zur Rodach hin abfallenden Bergsporn an. Etwa 600 m nördlich von Zeyern schwenkt die Ortsumgehungstrasse wieder auf die bestehende B 173 ein und endet mit dem Bau-km 2+635 auf dem derzeitigen Bestand.

Das nachrangige Straßennetz wird entsprechend seiner künftigen Verkehrsbedeutung den neuen Gegebenheiten angepasst. Es wird über die bestehende Einmündung der Ortsstraße "Im Gries", über eine neue Einmündung gegenüber dieser Ortsstraße und über die neue teilhöhenfreie Anschlussstelle Zeyern (AS Zeyern) mit der Bundesstraße 173 verknüpft.

Die vorstehend unter Ziffer 2.2.3 aufgeführten Unzulänglichkeiten der derzeitigen Ortsdurchfahrt Zeyern der B 173 werden durch den Bau der Umgehungsstraße im Wesentlichen voll beseitigt. Der Straßenneubau wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes auf der künftigen B 173 zwischen Oberrodach und nördlich Zeyern sowie für die Ortsdurchfahrt von Zeyern deutlich verbessern und künftig in der Lage sein, das für das Prognosejahr 2025 zu erwartende Verkehrsaufkommen in leistungsfähiger und sicherer Weise zu bewältigen.

Dabei wird durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung – dort ist im Prognosejahr 2025 eine Belastung von rd. 10.346 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.901 Lkw/24h zu erwarten – die derzeitige Ortsdurchfahrt um ca. 92 % bei der Gesamtverkehrsbelastung und um fast 95 % beim Schwerverkehrsanteil entlastet werden.

Der Straßenzustand bzw. die sichere Verkehrsabwicklung wird dabei künftig

- durch den Bau einer Fahrbahn in verkehrsgerechter Breite und mit belastungsgerechtem Aufbau entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 11,5+ für das zu erwartende große Verkehrsaufkommen aus Güter- und Schwerverkehr,
 - durch die Bereitstellung sicherer Strecken für Überholvorgänge,
 - durch die Ausbildung verkehrssicherer und belastungsgerechter Knotenpunkte,
 - durch die Trennung der Verkehrsarten sowie
 - durch eine großzügigere Linienführung
- verbessert werden.

Mit dem Bau der Ortsumgehung von Zeyern wächst die aus Richtung Hof her kommende anbau- und ortsdurchfahrtsfreie durchgehende Strecke der B 173 von ca. 43 km um 2,6 km auf über 45 km an. Derartige Streckenabschnitte sind auf der B 173 in östlicher Richtung bereits auf ca. 15 km Länge umgesetzt. Durch die Herausverlegung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt auf die künftige Ortsumgehung ist auch eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit, verbunden mit einem Rückgang der Unfallzahlen, zu erwarten. Der belastungsgerechte Straßenquerschnitt bietet, verbunden mit einer zeitgemäßen Relationstrassierung, ausreichend Bewegungsspielraum. Die Trennung der Verkehrsarten verringert das Konfliktpotential und das Gefährdungsrisiko. Eine gestreckte Linienführung mit größeren Radien verbessert zudem die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Bereich der Unfallhäufungsstrecken am derzeitigen Bauanfang und Bauende.

Die vorgesehenen Knotenpunkte verringern die Anzahl der Konfliktpunkte für den kreuzenden Verkehr. Die Entflechtung des Durchgangsverkehrs vom Ziel- und Quellverkehr wird in Zeyern mit zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.

Durch den dreistreifigen Ausbau in einem Teilabschnitt der Ortsumgehung soll zudem vermieden werden, dass es wegen des hohen Lkw-Anteiles auf der Strecke zu Staubbildungen kommt, was wiederum die Risikobereitschaft zu riskanten Überholmanövern stark reduziert. Somit ist auch zu erwarten, dass die künftigen Unfallzahlen rückläufig sein werden. Aus den bereits fertig gestellten dreistreifigen Bundesstraßenabschnitten leitet sich die Erfahrung ab, dass es in derartigen Abschnitten zu einem Rückgang der Unfälle um bis zu 50 % kommt und zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschäden um bis zu 75 % (Referat Dr. Linder im Rahmen eines Vortrages vor Straßenbauingenieuren im April 2004).

Darüber hinaus werden durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Ortsdurchfahrt auf die künftige Ortsumgehung in der Größenordnung von mehr als 90 % des Gesamtverkehrsaufkommens und insbesondere des Schwerlastverkehrs – wie bereits unter Ziffer 2.2.3 angeführt – die Lärm- und Abgasemissionen in der Ortslage von Zeyern deutlich zurückgehen und die Luftqualität insgesamt verbessert und in der Folge davon die Lebens- und Wohnqualität der Anwohner der Ortsdurchfahrt und des Ortszentrums von Zeyern erheblich aufgewertet.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilen Bayerns. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt

sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Nach der raumstrukturellen Gliederung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 01.09.2006 liegt die Verlegungsmaßnahme der B 173 in der Region Oberfranken-West (Region 4). Die geplante Maßnahme liegt in einem ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll.

Die Bundesstraße 173 übernimmt die Aufgabe einer großräumigen Bundesfernstraßenverbindung. Sie ist gemäß LEP Teil einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung, an der die zentralen Orte Nürnberg – Forchheim – Bamberg – Lichtenfels – Kronach – Naila und Hof liegen.

Die gewählte und festgestellte Trasse folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Gemäß LEP 2006 BV 1.4.2 – nachhaltige technische Infrastruktur – wird zudem gefordert, dass die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Der Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 geht auch mit diesem Ziel konform.

Der Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 trägt auch zur Verwirklichung der Ziele 1.4.1 und 1.4.2 in Kapitel BV 1 – Verkehr – des Regionalplanes Oberfranken-West (Region 4) bei, dass "das Straßennetz so ausgebaut werden soll, dass es dem Fernverkehr und der Anbindung an das überregionale Straßennetz gerecht wird und eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet. Insbesondere die Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Coburg, dem Mittelzentrum Kronach und dem Oberzentrum Hof (Region Oberfranken-Ost) mit Anschluss an die Autobahn A 9 und zwischen dem Oberzentrum Coburg, dem möglichen Oberzentrum Kulmbach (Region Oberfranken-Ost) und dem Oberzentrum Bayreuth (Region Oberfranken-Ost) sollen verbessert werden.

Zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung sollen folgende Städte und Gemeinden durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden:

... u.a. Kleinzentren

.... Marktrodach, Ortsteile Unterrodach und Zeyern."

2.3.2 Vorhabensalternativen

Folgende für vertretbar gehaltene Vorhabensalternativen – dabei handelt es sich sowohl um eine Alternativtrasse als auch um eine bestandsorientierte Ausbauvariante – wurden geprüft und die Abwägung eingestellt:

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Ausbauvariante O

Die Linienführung würde durch einen bestandsorientierten Ausbau, z.B. durch Verbreiterung und Anpassung von Radien soweit wie möglich verbessert. Die Situation in der Ortsdurchfahrt Zeyern der Bundesstraße 173 bliebe allerdings wegen der vorhandenen Bebauung im Wesentlichen unverändert.

Plantrasse

Die Plantrasse entspricht der Planfeststellungstrasse und ist unter Teil B Ziffer 1 und in den festgestellten Planunterlagen 1, 7.1 und 7.2 detailliert planerisch beschrieben. Darauf wird verwiesen.

Variante 1 (Ostumgehung von Zeyern)

Die Variante 1 einer Umgehung von Zeyern würde am östlichen Ortsrand von Zeyern vorbei verlaufen. Sie zweigt auf Höhe des Gewerbegebietes "Gries" in Oberrodach von der B 173 in Richtung Nordosten ab, verläuft im Bereich von Ackerflächen bis zu den Hangterrassen des östlichen Talanstieges, quert diese als auch bereichsweise höher gelegene Waldrandbereiche sowie den östlichen Talausläufer der Zeyern am Westrand des Spielplatzes unter Überwindung wesentlicher Reliefunterschiede. Nördlich von Zeyern gelangt die Trassenvariante wieder in den engeren Rodachtalraum, durchläuft Grünlandflächen, quert den Mühlbach der Friedersdorfer Mühle und die Rodach und bindet schließlich wieder an die bestehende B 173 an. Der Verlauf dieser Variante ist in Planunterlage 2.2 zeichnerisch dargestellt.

Weitere Trassenvarianten

Andere großräumigere und zugleich funktionsgerechte Varianten mit völlig neuer Linienführung drängen sich nicht auf und wurden im Verfahren auch nicht geltend gemacht. Deren Nachteile wären nicht vertretbar, denn hierzu müssten Natur und Landschaft in außergewöhnlich starkem Maße beeinträchtigt werden und die Durchschneidungen wären noch größer als bei den sonst untersuchten Varianten.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

Der Verlauf der näher untersuchten Trassenvarianten ist in den Planunterlagen 2.2 - Übersichtskarte - und 3 - Übersichtsluftbild - farblich dargestellt und unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes unter - Variantenvergleich (Planunterlage 1) - beschrieben.

Diese Trassenverläufe wurden im Vorfeld der Detailplanung für die nunmehr festgestellte Trassenführung (= Plantrasse) hinsichtlich ihrer Auswirkungen und ihrer Vor- und Nachteile hinsichtlich der Gesichtspunkte Wirtschaftlichkeit, Landes- und Regionalplanung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Kennwerte bzw. straßenbauliche Infrastruktur und Umweltauswirkungen untersucht. Die Auswirkungen der Plantrasse und der untersuchten Varianten sind im Einzelnen unter Ziffer 3.2 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1 - ausführlich dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Unter Abwägung und Gewichtung aller Bewertungskriterien des angestellten Variantenvergleiches ging letztlich die Plantrasse als die zu bevorzugende Variante einer möglichen Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 hervor. Sie weist unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Landes- und der Regionalplanung, des Verkehrs und der straßenbaulichen Kennwerte die beste Zielerreichung bzw. die geringeren Beeinträchtigungen von Umweltbelangen im Vergleich zu den anderen untersuchten Linienführungen einer Umgehungsstraße von Zeyern auf.

Die Ausführungen zum Vergleich der einzelnen Varianten unter Ziffer 3.2 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1 - sowie die daraus gezogenen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen - Ergebnis des Variantenvergleiches, Ziffer 3.3 des Erläuterungsberichtes - können von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden und werden von ihr insoweit auch geteilt.

Aus der Plantrasse wurde im Zuge der Detailplanung die nunmehr festgestellte Planfeststellungslösung entwickelt. Insoweit sprechen keine durchgreifenden Gesichtspunkte gegen die Trassenführung der planfestgestellten Umgehungsstraße. Auch wurden während des Anhörungsverfahrens - neben einer "Totalablehnung" einer Ortsumgehungstrasse im Zuge der B 173 - keine durchgreifenden Argumente für die Wahl einer anderen Linienführung der Umgehungsstraße geäußert bzw. plausibel unterbreitet. Der grundsätzliche Verlauf der Umgehungsstraße auf der planfestgestellten Trasse ist damit von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus würde eine Ausbauvariante 0, also ein irgendwie gearteter Ausbau der B 173 auf der bestehenden Linie innerhalb der Ortsdurchfahrt von Zeyern, keine Verbesserung der unter C 2.2.3 aufgeführten Unzulänglichkeiten, die wiederum zur Aufnahme des entsprechenden Umgehungsstraßenprojektes in den "vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans führten, bewirken.

Die mit der Planung der Umgehung verfolgten Ziele, nämlich die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufs, die Verbesserung der Funktion der B 173 als überregionale Verbindung des Raumes Coburg-Kronach-Hof, die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten und die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Zeyern vom Durchgangsverkehr können durch ein

Beibehalten des bisherigen Verlaufs und eine Sanierung der Bundesstraße in ihrem derzeitigen Bestand nicht erreicht werden.

Unter Berücksichtigung der herausgehobenen Funktion der B 173, der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich durch die Ortsumgehung von Zeyern und den Ausbau der B 173 gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu erreichen und dabei gleichzeitig die Ortsdurchfahrt von Zeyern von Immissionen zu entlasten, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten der Plantrasse und damit der planfestgestellten Lösung eindeutig der Vorzug gegeben. Sie ist mit ihrer Linienführung die insgesamt ausgewogenste Lösung, weil sie die verkehrlichen sowie straßenbaulichen Anforderungen voll erfüllt, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gerecht wird, die Interessen der Landwirtschaft und der betroffenen Betriebe berücksichtigt und die Umweltbelange nicht unvertretbar beeinträchtigt. Die Immissionsbelastung wird insgesamt vermindert und nicht nur verlagert.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Im Ergebnis entspricht die festgestellte Planung auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Bundesstraße 173 verläuft im Planungsabschnitt künftig nur außerhalb bebauter Gebiete und wird durchgehend anbaufrei.

Die Bundesstraße 173 ist nach den "Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)" als Verbindung zwischen den Oberzentren Coburg und Hof in die Verbindungsfunktionsstufe I - großräumige Straßenverbindung einzustufen. Damit kann die Bundesstraße der Kategoriengruppe Landstraße LS I mit der Entwurfsklasse 1 (EKL 1) nach der "Richtlinie für die Anlage von Landstraßen - RAL, im Entwurf 01.03.2008 - bzw. der Kategoriengruppe A I nach den bisher gültigen Richtlinien RAS-L und RAS-Q 96 zugeordnet werden.

Nach RAL ist für die Entwurfsklasse 1 ein durchgehend einbahniger, dreistreifiger Regelquerschnitt RQ 15,5 vorzusehen. Im Hinblick auf bereits ausgebauten Streckenzüge der B 173 und bereits angelegte Ortsumgehungen mit zweistreifigen und dreistreifigen Regelquerschnitten (z.B. Ortsumgehungen Wal-

lenfels und Selbitz) ist ein durchgehender Ausbau mit einem RQ 15,5 in vorliegendem Fall nicht zweckmäßig oder angezeigt. Zudem verweist die RAL unter Punkt 3.2 darauf, dass die Straße dann mit einer niederrangigen Entwurfsklasse geplant werden kann, wenn die Verkehrsbelastung einer Straße einer bestimmten Kategorie außergewöhnlich gering ist: Dieser Fall ist hier anzunehmen, da der RQ 15,5 für die Straßenklasse EKL 1 bzw. LS I bei einem Gesamtverkehrsaufkommen (DTV) von bis zu 20.000 Kfz/24 h angewendet werden kann, wobei im Bereich der Ortsumfahrung Zeyern für das Jahr 2025 ein DTV von rd. 10.300 Kfz/24 h zu erwarten ist. Dies entspricht rd. der Hälfte des für eine Entwurfsklasse EKL 1 maximal zulässigen Verkehrsaufkommens und ist somit als deutlich geringere Verkehrsbelastung anzusehen. Deshalb erschien es im vorliegenden Fall sachgerecht und auch ausreichend, die EKL 2 zu wählen mit einem RQ 11,5+, der bis zu einem DTV von bis zu 17.000 Kfz/24 h gewählt werden kann.

Die Wahl eines abschnittsweisen Aus- und Neubaues mit dem einbahnigen Querschnitt RQ 11,5+ nach der Entwurfsklasse 2 im Sinne der RAL, der abschnittsweise bzw. wechselweise mit Überholfahrstreifen und ohne Überholfahrstreifen mit Überholverbot ausgeführt wird, ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden und ist letztlich auch für die prognostizierte Verkehrsbelastung angemessen.

Geplant ist weiter, einen Überholfahrstreifen in Fahrtrichtung Hof anzulegen; dadurch kann der Überholdruck bereits am Beginn des Streckenabschnittes frühzeitig abgebaut werden. Der Wechsel zum zweistreifigen Querschnitt erfolgt dann an der Anschlussstelle Zeyern.

Die Streckencharakteristik der überregionalen B 173 soll auf freier Strecke außerhalb bebauter Gebiete keine Kreuzungen aufweisen. Nach RAL soll die Verknüpfung einer Straße der Entwurfsklasse II mit dem untergeordneten Straßennetz nur durch teilhöhenfreie Knotenpunkte erfolgen. Anstelle zahlreicher vorhandener Einmündungen und Zufahrten innerhalb und außerhalb der Ortsdurchfahrt auf die B 173 wird deshalb eine teilhöhenfreie Anschlussstelle an der GVS Zeyern-Roßlach geschaffen und eine zweite, indirekte Anbindung über die bestehende Ortsstraße "Im Gries" von Oberrodach.

Die planerisch angemessene Geschwindigkeit auf der Neubaustrecke der B 173 beträgt 100 km/h. Für die künftige Betriebsform der Ortsumgehung wurde für den dreistreifigen Streckenabschnitt die höherwertige Form der Kraftfahrstraße vorgesehen. Weil dazu ein geeignetes und zumutbares Wegenetz für den langsamen Verkehr vorhanden ist bzw. im Zuge der Planfeststellung neu geschaffen wird, können dadurch Sicherheitsvorteile auf der freien Strecke erzielt werden.

Der langsam fahrende land- und forstwirtschaftliche Verkehr wird demgemäß auf dem untergeordneten Straßen- und Wegenetz geführt.

Der Rad- und Fußgängerverkehr wird ebenfalls auf Geh- und Radwegen bzw. auf dem bestehenden bzw. neu vorgesehenen landwirtschaftlichen Wegenetz geführt.

Im Ergebnis ist hinsichtlich des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes festzustellen, dass dieses durch die in der Planung vorgesehenen Anpas-

sungs- und Ergänzungsmaßnahmen angemessen wieder hergestellt wird, um die vorhandenen bzw. die sich künftig ergebenden Verkehrsmengen in angemessener und in zumutbarer Weise abwickeln zu können.

Ebenso wird das landwirtschaftliche Wegenetz durch eine ausreichende Anzahl von Querungsmöglichkeiten sowie neu herzustellende Ersatzwege insoweit wieder hergestellt und ergänzt, dass der landwirtschaftliche Verkehr bzw. der nicht kraftfahrzeugstraßentaugliche Verkehr bedarfsgerecht und ohne zumutbare Umwege in angemessener Weise abgewickelt werden kann.

Die Einzelheiten der Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind in den Kapiteln 4.1 bis 4.3 der Planunterlage 1 dargestellt und in Unterlage 7.2 der festgestellten Planunterlagen näher erläutert. Hierauf wird Bezug genommen.

Was die Linienführung der Ortsumgehungstrasse der B 173 auf der Plantrasse im Detail betrifft, ist festzustellen, dass der Trassenverlauf im Grundriss als auch im Höhenverlauf durch folgende tatsächliche Gegebenheiten mit vorgegeben wurde, d.h. durch die nachfolgenden "Zwangspunkte" maßgeblich mit bestimmt bzw. festgelegt wurde:

Einen besonderen Zwangspunkt bzw. eine Zwangslinie von Bau-km 0+900 bis 2+100 im Grundrissverlauf bildet die nicht überbaubare Hauptleitung DN 900 der Fernwasserversorgung Oberfranken (FWO) mit Schutzstreifen und zugehörigen Schachtbauwerken. Eine Verlegung der Leitung und der Schachtbauwerke würde Kosten in geschätzter Höhe von 1,4 bis 1,6 Mio. € auslösen, was die Baumaßnahme um diese Größenordnung verteuern würde und insofern als unverhältnismäßiger Mehraufwand zu qualifizieren wäre. Weitere Zwangspunkte, die die Linienführung der Ortsumgehungstrasse maßgeblich mit bestimmen, sind

- die Anbindung an die bestehende B 173 am Bauanfang,
- das Rodachtal mit mehreren biotopkartierten Abschnitten und seinem Überschwemmungsgebiet und Hochwasserabflussbereich im mittleren Streckenabschnitt,
- das Sportheim des DJK/SV Zeyern-Roßlach 1969 e.V. bei Bau-km 1+100,
- der geplante Knotenpunkt mit der GVS Zeyern-Roßlach bei Bau-km 1+677,
- der Abstand zur bestehenden Wohnbebauung von Zeyern wegen der künftigen Lärm- und Schadstoffbelastung sowie
- die Anbindung an die bestehende B 173 am Bauende.

Zu berücksichtigende "Zwangspunkte", die den Höhenverlauf der Umgehungsstraßenführung bestimmen, waren u.a.

- die Anbindung an die bestehende B 173 am Bauanfang,

- die Querung der Rodach und des zugehörigen Überschwemmungsgebietes mit einem angenommenen Hochwasserereignis mit einer einhundertjährigen Wiederkehrwahrscheinlichkeit (HQ100),
- die Unterführung der GVS Zeyern-Roßlach,
- die Anbindung an die bestehende B 173 am Bauende sowie
- die Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung.

Zu dem letztgenannten Gesichtspunkt ist festzuhalten, dass sich die Trasse über den gesamten Verlauf grundsätzlich an die Vorgaben aus dem Bestand, dem Umfeld und der Umwelt orientiert. Es wurde so weit wie möglich vermieden, mit der neuen Trasse in die vorhandenen ökologisch wertvollen Flächen einzugreifen (siehe hierzu auch landespflegerische Begleitplanung gemäß Planfeststellungsunterlage 12). Die vorhandenen Biotop- und Naturdenkmäler wurden - soweit dies möglich war - umgangen.

Weiter wurden bei der Linienführung die Grundsätze der "landschaftsangepassten und wirtschaftlichen Trassierung" sowie die Belange des Landschafts- und Naturschutzes beachtet und mit den Belangen des Straßenausbaus, des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit abgewogen. Das dabei gefundene Ergebnis, das dem nunmehrigen Trassenverlauf entspricht, ist sachgerecht und hinsichtlich der betroffenen Belange als ausgewogen zu beurteilen.

2.3.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

Die Plantrasse entlastet die Anwohner der Ortsdurchfahrt Zeyern von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen in Folge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird (siehe Abschnitte C 2.3.2 und C 2.3.3).

2.3.4.1 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 (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.05.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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 bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Ortsumgebung Zeyern im Zuge der B 173 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, also ein für andere Belange nachteiliges weiteres Abrücken von der Bebauung von Zeyern nicht geboten.

Alle übrigen im Verfahren untersuchten Ausbauvarianten und andere Umfahrungsvarianten von Zeyern waren wegen ihrer unzureichenden Verkehrswirksamkeit oder aus anderen gewichtigen Gründen auszuschneiden. Auf die Ausführungen unter Abschnitt C 2.3.2 und C 2.3.3 wird insoweit Bezug genommen. Dies betrifft gleichermaßen auch die Sachzwänge bzw. die Zwangspunkte für den Verlauf der planfestgestellten Trasse in Grund- und Aufriss. Im Rahmen der Abwägung für den endgültigen Verlauf der Planfeststellungsstrasse wurde auch der Aspekt mit in die Abwägung einbezogen, dass durch die neue Straße auch keine vermeidbare Immissionsbelastung für die in der Nähe der Neubautrasse gelegene schutzwürdige Wohnbebauung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Neubau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 entlastet die Anwohner an der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Zeyern von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs in der Größenordnung von über 10.000 Kfz/Tag. Diese Entlastung ist - wie bereits ausgeführt - auch eines der wesentlichen Ziele des Gesamtprojekts, wobei diese Gesichtspunkte allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),

- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) sowie
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Die in § 2 der 16. BImSchV getroffene Regelung enthält unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565). Danach sind diese Belastungsgrenzwerte zwar nicht unumstritten, für das Planfeststellungsverfahren jedoch verbindlich.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbulasträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Inovaplan GmbH, Ettlingen/München, vom Mai 2007 mit Ergänzung und Aktualisierung vom März 2010 (Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025; siehe Anlage 1 zu Planunterlage 1) mit den dort prognostizierten Verkehrsstärken an der künftigen Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 von 10.346 Kfz/24 h von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+680 sowie von 10875 Kfz/24 h von Bau-km 1+680 bis Bau-km 2+635 für das Prognosejahr 2025 (vgl. Planunterlage 1 Anlage 1 sowie Kapitel 5 von Planunterlage 1 sowie Planunterlagen 11.1 und 11.2 und Planunterlage 3) beruht auf einer geeigneten Methode und auf ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind dabei berücksichtigt.

Der Lkw-Anteil wurde aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung tagsüber mit 13 % und nachts, je nach Teilabschnitt, mit 28 % bzw. 29 % der Gesamtverkehrsstärke angenommen. Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten, die Geländetopografie sowie die Art des Fahrbahnbelages in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen mit ein.

Die verschiedentlich erhobene Forderung, den notwendigen Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen

auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (Bundesverwaltungsgericht vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Die ebenso im Anhörungsverfahren verschiedentlich erhobene Forderung nach Durchführung aussagekräftiger und dann für die Entscheidung zugrunde zu legender Lärmmessungen findet ebenfalls keine Rechtfertigung in den maßgeblichen Vorschriften.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

Auch der Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Auto- oder Lkw-Fahrer häufig nicht an bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 diesbezüglich verbindlich sind.

2.3.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Es wurden für den betroffenen Ortsteil Zeyern des Marktes Marktrodach Lärmberechnungen durchgeführt. Die Lage der untersuchten Gebäude ist dem Übersichtslageplan (Unterlage 3) zu entnehmen. Die Berechnung erfolgte an 31 Gebäuden. Eine Überprüfung der Baumaßnahme am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Der Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 stellt zwischen den Anschlüssen an das bestehende Verkehrsnetz einen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte für einen Teil der Wohngebäude in der Ortslage Zeyern ohne Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen überschritten werden (Planunterlage 11.1). Die einzelnen Wohngebäude bzw. Immissionsorte wurden auf ihren Anspruch auf Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen mit den prognostizierten Verkehrsmengen (DTV)

für das Prognosejahr 2025 überprüft.

Dabei wurde bei allen errechneten Immissionsorten das Vorliegen eines Dorf-Misch-Gebietes angenommen und demgemäß die Grenzwerte der Lärmvorsorge für diese Gebietskategorie nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags sowie 54 dB(A) nachts zugrunde gelegt.

An den Immissionsorten 25, 28, 29, 30 und 31 (Anwesen Am Ludwigsland Nr. 2, Kronacher Str. Nr. 10, Kronacher Str. Nr. 6, Kronacher Str. Nr. 4 und Kronacher Str. Nr. 2) wird der Lärmgrenzwert von 54 dB(A) nachts zwischen 0,1 dB(A) und 5,3 dB(A) überschritten, bei den Immissionsorten 29 (Kronacher Str. Nr. 6) und 31 (Kronacher Str. Nr. 2) zudem auch der Tagesimmissionsgrenzwert von 64 dB(A) zwischen 0,1 und 0,2 dB(A).

Beim Immissionsort 6 (Sport- und Vereinsheim auf dem Grundstück Fl.Nr. 637 der Gemarkung Zeyern) wurde lediglich eine Schutzbedürftigkeit während der Tageszeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr zugrunde gelegt, da die bestimmungsgemäße Nutzung dieses Gebäudes ausschließlich während der Tagzeit stattfindet.

Allerdings hat die Untersuchung für den Immissionsort 6 ergeben, dass der maßgebliche Tagesimmissionsgrenzwert von 64 dB(A) danach um 0,3 bis 0,4 dB(A) überschritten würde. Nachdem im Zuge der Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes im Wege der Lärmvorsorge ein aktiver Lärmschutz Vorrang vor einem passiven Lärmschutz genießt, sieht die Planung des Staatl. Bauamtes Bamberg an der Neubaustrecke der B 173 folgende aktiven Schallschutzmaßnahmen vor (vgl. lfd.Nrn. 47 und 97 BV):

- Reflektierende Lärmschutzwand mit 2,50 m Höhe über Gradienten in Kombination mit einer aufgesetzten Leit- und Sperreinrichtung für Fledermäuse mit einer Höhe von 1,50 m von Bau-km 1+050 bis Bau-km 1+330 (Fahrtrichtung Kronach) bzw. Bau-km 1+350 (Fahrtrichtung Hof) sowie
- eine einseitige absorbierende Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Hof von Bau-km 1+840 bis Bau-km 2+030 in einer - abgestuften - Höhe zwischen 1,00 m und 1,50 m über der Gradienten der Fahrbahn der B 173.

Die vorgesehenen Lärmschutzwände bewirken eine Lärmpegelminderung an den berechneten Wohnanwesen um 3,5 bis 5,0 dB(A) und stellen somit sicher, dass die Immissionsgrenzwerte an den Immissionsorten 6, 28, 29, 30 und 31 sowohl während der Tagzeit als auch während der Nacht künftig eingehalten werden und dass damit auch keine Beeinträchtigungen für etwaige Außenwohnbereiche dieser Anwesen verbleiben. Durch die Lärmschutzwand von Bau-km 1+050 bis Bau-km 1+330 bzw. 1+350 wird darüber hinaus auch die tatsächliche (unter den Immissionsgrenzwerten liegende) Lärmsituation der Immissionsorte 7 bis 13 sowie 16 und 17 verbessert.

Für den Immissionsort 25 (Anwesen Am Ludwigsland Nr. 2 auf dem Grundstück Fl.Nr. 868 der Gemarkung Zeyern), an dem die Lärmschutzberechnungen eine Lärmgrenzwertüberschreitung zwischen 0,3 bis 0,8 dB(A) nachts (bei dem maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) nachts) ergeben ha-

ben, sind hingegen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG können aktive Schallschutzmaßnahmen unterbleiben, wenn die Aufwendungen hierfür unter Berücksichtigung des Schutzzweckes wirtschaftlich nicht mehr vertretbar sind. In diesem Fall wandelt sich dieser (Schutz-)Anspruch in einen Entschädigungsanspruch gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG, wonach der Eigentümer eines betroffenen Anwesens einen Entschädigungsanspruch für notwendige Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude selbst (= passive Schallschutzmaßnahmen, z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) hat.

Die Festlegung der konkret im jeweiligen Einzelfall erforderlichen – alleinigen oder ergänzenden – passiven Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich seit dem Inkrafttreten der 24. BImSchV – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – grundsätzlich unmittelbar aus den dort getroffenen Regelungen.

Der Fall, dass aktive Schallschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig zu qualifizieren sind, ist für das Anwesen am Ludwigsland 2 in Zeyern (Immissionsort 25) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben. Wie bereits erwähnt, kommt es lediglich an diesem Anwesen zu einer geringfügigen Nachtgrenzwertüberschreitung zwischen 0,3 und 0,8 dB(A), und zwar nur an einer Hausfront sowohl im Ober- als auch im Dachgeschoss.

Um dort die Einhaltung des Nachtimmissionsgrenzwertes zu gewährleisten, müsste entlang der B 173 in Fahrtrichtung Kronach eine hoch absorbierende Lärmschutzwand hergestellt werden, und zwar

- entlang der nördlichen Seite der Anschlussrampe auf einer Länge von 50 m mit einer Höhe von 1,50 m sowie
- von Bau-km 1+700 bis Bau-km 1+720 mit einer Höhe von 1,50 m,
- von Bau-km 1+720 bis Bau-km 1+870 mit einer Höhe von 3,00 m und
- von Bau-km 1+870 bis Bau-km 1+890 mit einer Höhe von 1,50 m.

Die Beurteilungspegel würden durch diese Lärmschutzwand um 3,5 bis 3,7 dB(A) gemindert werden. Lästige Lärmeinwirkungen würden dabei vermieden.

Die Kosten für die diese aktive Lärmschutzmaßnahme wurden in der Anlage 5 von Planunterlage 11.1 ermittelt. Grundlage für die Kostenansätze bildet die Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2008. Die Kosten betragen danach für die notwendige etwa 590 m² große Lärmschutzwand rund 206.000 €

Ein evtl. günstigerer Lärmschutzwall scheidet im dortigen Bereich als aktive Lärmschutzmaßnahme aus. Aufgrund der hohen Dammlage der Straße ist der Flächen- und Massenverbrauch für einen zusätzlichen Lärmschutzwall so

groß, dass damit keine Kostenvorteile zu erzielen wären. Zudem kann der Übergang über das Bauwerk BW 1-2 in die Anschlussrampe auch nur als Lärmschutzwand ausgebildet werden.

Die Kosten für die notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen am Anwesen Am Ludwigsland 2 wurden ebenfalls in der Planunterlage 11.1, Anlage 5, berechnet. Grundlage für die Kostenansätze bildet ebenfalls die Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2008. Die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen würden demnach für 10 Fenster, 10 Lüftungseinrichtungen und 100 m² Dachdämmung rund 15.000 € betragen.

Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus würden damit die Kosten für einen ausreichenden aktiven Lärmschutz (in Höhe von 206.000 €) rund das Dreizehnfache der Kosten des passiven Lärmschutzes (in Höhe von rund 15.000 €) betragen.

Es besteht somit ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Kosten für aktiven und passiven Lärmschutz. Darüber hinaus ist auch zu bedenken, dass die Kosten eines aktiven Lärmschutzes in etwa den Verkehrswert der gesamten baulichen Anlage des Anwesens Am Ludwigsland 2 ausmachen würden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße erscheinen danach aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar.

Der Erfolg eines aktiven Lärmschutzes beschränkt sich im vorliegenden Fall lediglich auf die Einhaltung der Nachtwerte und auch nur für eine einzige bauliche Anlage. Da darüber hinaus die Tagesimmissionsgrenzwerte für das betroffene Anwesen eingehalten werden, ist für den betroffenen Wohnraum bzw. für die betroffenen Außenwohnbereiche keine zusätzliche Schutzbedürftigkeit anzunehmen. Demgemäß ist die Entscheidung des Vorhabenträgers, in diesem Fall lediglich passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen und im dortigen Bereich auf eine aktive Schallschutzmaßnahme zu verzichten, sachgerecht und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

2.3.4.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Staatlichen Bauamtes Bamberg und die daraus vom Staatlichen Bauamt Bamberg gezogenen Schlussfolgerungen, die letztlich die vorstehend unter Ziffer 2.3.4.1.4 genannten Lärmschutzvorkehrungen vorsehen, wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg, überprüft und mit Stellungnahme vom 06.05.2011 Nr. 15-4354-27523/2011 von den Berechnungsergebnissen sowie vom Umfang des vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmenkonzeptes her bestätigt. In soweit waren seitens der Planfeststellungsbehörde dem Straßenbaulastträger der B 173 keine zusätzlichen Vorkehrungen zum Lärmschutz oder zum sonstigen Immissionsschutz aufzuerlegen.

Die diesbezüglich unter Teil A Ziffern 5.2.1 bis 5.2.4 aufgenommenen Nebenbestimmungen betreffen lediglich die Ausgestaltung der bereits vorgesehenen Maßnahmen bzw. Lärmschutzvorkehrungen bzw. den Lärmschutz während der Bauzeit und stellen insoweit keine zusätzlichen Anspruchsgrundlagen nach Herstellung besonderer oder zusätzlicher Schallschutzvorkehrungen dar.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat lediglich zusätzlich angeregt, zur Vermeidung von lästigen Pegelsprüngen an den Immissionsorten 29 bis 31 (Anwesen Kronacher Straße Nrn. 2, 4 und 6) die vorgesehene Lärmschutzwand (BV-Nr. 97) bis zum Geländeeinschnitt bei Bau-km 2+100 zu verlängern.

Dieser Anregung wird unter Abwägung aller Belange, u.a. auch mangels verbindlicher Rechts- bzw. Anspruchsgrundlagen nicht gefolgt.

Nach den vorgenommenen Lärmschutzberechnungen beträgt die wahrnehmbare Pegeländerung zwischen dem vorgesehenen Ende der Lärmschutzwand und dem Beginn des Einschnittes bei Bau-km 2+100 bereits weniger als 5 dB(A), so dass hier ein "lästiger Pegelsprung", der eine Verlängerung der Lärmschutzmaßnahme rechtfertigen könnte, nicht eintritt.

Auch ein Anschluss in den vermutlichen Einschnitt ist nicht möglich, da dort eine flächige Abtragung der restlichen Böschungsflächen geplant ist. Die Pegeländerung würde daher nicht verschwinden, sondern lediglich zeitlich verschoben und nur wenig reduziert auftreten. Eine mit der Wandverlängerung unstrittig verbundene Verbesserung der Lärmsituation ist somit aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich bzw. angezeigt und auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigt.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und Einwendungen zum Problembereich Lärmschutz und sonstiger Immissionsschutz werden ebenfalls zurückgewiesen.

Die Lärmgrenzwerte der DIN 18005 sind bei der Entscheidung über die Notwendigkeit besonderer Lärmschutzvorkehrungen in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde zu legen. Seit Erlass der 16. BImSchV sind die Beurteilungsmaßstäbe für die Verursachung schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne von § 41 Abs. BImSchG durch Rechtsverordnung nach § 43 BImSchG grundsätzlich abschließend geregelt. Ein Rückgriff auf die DIN 18005, die vor Erlass der 16. BImSchV teilweise zur Beurteilung der Lärmsituation herangezogen wurde, ist deshalb nicht (mehr) möglich. Sie wird u.a. noch im Raumordnungsverfahren herangezogen, um eine aus Lärmschutzgesichtspunkten "verträgliche" Trassenvariante zu finden. Diese Trassenoptimierung aus Lärmschutzgesichtspunkten wurde auch im vorliegenden Fall unter besonderer Berücksichtigung auch der naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten erreicht.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die vorgestellten schalltechnischen Untersuchungen mehrfach auch deshalb in Frage gestellt, weil bestimmte örtliche Verhältnisse, wie Hang- oder Kessellage eines Anwesens, Windrichtungen und andere Effekte nach Auffassung der Betroffenen eine höhere Lärmbelastung als die errechneten Werte erwarten ließen.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-90 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt.

In dieses Berechnungsverfahren werden entgegen der Auffassung der Einwender alle maßgeblichen Faktoren mit einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahn-Belag, Steigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw. Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zu weht, was in der Realität nicht der Fall sein wird. Für die komplexe Lärmbeurteilung wurden computergestützte Daten verwendet, die das Bayer. Landesamt für Umwelt seinerseits anhand der ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen im jeweiligen Planfeststellungsverfahren überprüft.

Auf diese Weise wird gewährleistet, dass zu jeder Zeit die Richtigkeit der Lärmbelastungsermittlung nachgeprüft werden kann. Einzelmessungen führen wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden.

Weiterhin fußen die schalltechnischen Berechnungen auf der prognostizierten Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen oben unter Ziffer C 2.3.4.1.3 der Gründe Bezug genommen.

Geltend gemachte Wertminderungsansprüche wegen der zukünftigen Lärm- und Abgasbelastung sind als unbegründet zurückzuweisen, weil die künftige Lärmbelastung in den meisten Fällen weit unterhalb der vom Verordnungsgeber 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 des Grundgesetzes 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 Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 21.03.1996 Az. 4 C 9.95 zur BAB A 99).

Im vorliegenden Fall wurde für den gesamten Planfeststellungsabschnitt die Verwendung eines lärmindernden Belages als Straßenoberfläche (Korrekturwert von -2 dB(A), z.B. Splittmastixasphalt) angesetzt, der auf Dauer eine Lärminderung von -2 dB(A) bewirkt. Auch bei der Erneuerung der Fahrbahndecke müssen mindestens gleichwertige lärmindernde Beläge zum Einsatz kommen (vgl. Auflage 5.1.1 unter Teil A des Beschlusstextes). Zurückzuweisen war in diesem Zusammenhang die Forderung nach Verwendung eines offenporigen, besonders lärmindernden Asphaltbelages (sog. Drain- bzw. "Flüsterasphalt"). Die dadurch mögliche, über die bautechnische Standzeit des Belages allerdings abnehmende Reduzierung der Lärmimmissionen, ist im vorliegenden Falle kein gebotenes Mittel zur Vermeidung unzumutbarer Lärmbelastungen.

Derartige Beläge werden in der Regel nur verwendet, wenn ein ausreichender Lärmschutz mit konventionellen Mitteln (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) nicht erzielt werden kann oder zwingende städtebauliche Gründe gegen eine optimale Gestaltung von Lärmschutzwällen und -wänden sprechen.

Ein offenporiger Fahrbahnbelag kommt letztlich nur dann zum Einsatz, wenn an stark befahrenen Bundesfernstraßen mit dichter Wohnbebauung in unmittelbarer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den herkömmlichen Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation liegt hier nicht vor.

Ebenso war es im vorliegenden Verfahren nicht geboten, zur Vorbeugung evtl. späterer Ergänzungsansprüche bereits jetzt erhöhte Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen oder weitere vorgreifliche Schutzauflagen anzuordnen.

Die §§ 41 ff des BImSchG und die 16. BImSchV umschreiben abschließend das Maß dessen, was der Straßenbaulastträger eines neuen oder zu ändernden Verkehrsweges an Schutzmaßnahmen im Bereich Schallschutz zu treffen verpflichtet ist.

Daneben bleibt noch klarzustellen, dass es sich bei den ermittelten Lärmpegeln um Mittelungspegel handelt, in die zwar Spitzenpegel gewichtet einfließen, die aber kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel nicht ausschließen. Dass sich an einzelnen Streckenabschnitten an einzelnen Tagen durchaus höhere Lärmpegel ergeben können, ist dabei unerheblich. Gesonderte Lärmvorsorgemaßnahmen sind auch unter diesem Blickwinkel nicht geboten.

2.3.4.2 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.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02 – Stand 2005), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und zur Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt insoweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o.g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über „verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg – Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs“ vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetall-

len und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastungen sind somit im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 06.05.2011 diese Bewertung bestätigt. Damit wird für die „neu betroffenen“ Wohngebäude in Trassennähe der künftigen Ortsumgehung Zeyern der B 173 keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der Umgehungsstraße entstehen, so dass sich die für diese Wohnbereiche künftig ergebende Gesamtbelastung weiterhin im Rahmen der bereits bestehenden Vorbelastung bewegen wird. Gesonderte Schutzmaßnahmen zur Senkung der künftigen Abgasbelastung waren daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder zu treffen noch sonst anzuordnen.

2.3.4.3 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 (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 10.900 Fahrzeugen/Tag belasteten Straßen werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werte ist 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 10.900 Fahrzeugen/Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Aufgrund dieser zusammenfassenden Einschätzung hielt es die Planfeststellungsbehörde auch nicht für angezeigt, der Anregung des Bayer. Landesamtes für Umwelt in der Stellungnahme vom 06.05.2011 zu folgen, und das Staatliche Bauamt Bamberg dazu zu verpflichten, eine tieferegehende Bodenfunktionsbewertung sowie eine Auswertungsprognose für die planfestgestellte Trasse sowie für die hierzu untersuchten Varianten anzustellen.

Die angeregte umfassende Bearbeitung des Schutzgutes Boden mit Kartendarstellungen zum Funktionserfüllungsgrad und zur Auswirkungsprognose ist Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsstudie. Die Notwendigkeit der Erstellung dieser Unterlage wird seitens der höheren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde allerdings nicht gesehen, nachdem für das Vorhaben eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung, als deren Grundlage eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie notwendig wäre, nicht erforderlich ist. Auf die diesbezüglichen Ausführungen oben unter Teil C.1.2 wird Bezug genommen, ebenso auf die Ausführungen unter C.2.3.2 zur Untersuchung und zum Ausschluss einzelner untersuchter Trassenvarianten.

Im Rahmen der Erstellung der Planunterlage 1 – Erläuterungsbericht zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben – erfolgte hinsichtlich der Begründung des Vorhabens auch eine Abschätzung der Umweltauswirkungen, die von der planfestgestellten Trasse und ihrer möglichen Varianten ausgehen. Darin enthalten ist auch eine Abschätzung und Bewertung zum Schutzgut Boden. Die Grundlagen zur Abschätzung wurden im Erläuterungsbericht und im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Planunterlage 12.0) ausreichend ermittelt und konkret dargestellt.

Zwischenzeitlich wurde dem Bayer. Landesamt für Umwelt vom Vorhabenträger eine detaillierte Bewertung der Bodenfunktionen mit Auswirkungsprognose hinsichtlich Standortpotenzial für natürliche Vegetation, Retentionsvermögen und der natürlichen Ertragsfähigkeit der landwirtschaftlich genutzten Böden überlassen. Eine förmliche Aufnahme dieser nachrichtlich erstellten ergänzenden Unterlagen in die festgestellten Planunterlagen hielt die Planfeststellungsbehörde dagegen nicht für erforderlich.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befindet sich kein europäisches Vogelschutzgebiet nach Richtlinie 79/409/EWG. Eine möglicherweise denkbare Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Nr. 5734-302 „Rabensteiner Höhe mit Zeyerner Wand“ durch den Bau und Betrieb der planfestgestellten Ortsumgehung

von Zeyern im Zuge der B 173 ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Diese Einschätzung vertreten auch die beteiligten Naturschutzfachbehörden. Insoweit wird auch auf die obigen Ausführungen unter C.1.3 Bezug genommen.

Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG sind im Planungsgebiet nicht betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und –gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der planfestgestellten Lösung.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten 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 nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa 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, so weit 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 IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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 naturschutz-fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (GZ IIZ7-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011 Az. 9A 12.10 der Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a 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).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen vom Staatlichen Bauamt Bamberg vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen unter C.2.3.5.1.2.3 verwiesen.

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

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Beanstandungen wurden insoweit nicht vorgebracht.

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C 2.3.5.1.2.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Folgende Vorkehrungen werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden und zu vermindern. Die Ermittlung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs.5 BNatSchG erfolgt dabei unter Berücksichtigung folgender Maßnahmen (M_{saP}):

- M_{saP} 1: Überbrückung der Rodach mit angrenzenden Grünlandbereichen
- M_{saP} 2: Vermeidung von Kollisionen – Sperrwand (Durchflugschutz Fledermäuse)
- M_{saP} 3: Waldrandverbesserung und Abschirmungsfunktion für den Lebensbereich Waldinnenraum
- M_{saP} 4: Schutz von Lebensräumen europäisch geschützter Arten
- M_{saP} 5: Begrenzung des Zeitraumes für Gehölzfällung und Rodung zum Schutz von Vogelbrut
- M_{saP} 6: Begrenzung des Zeitraumes für die Fällung fledermausrelevanter Gehölze
- M_{saP} 7: Begrenzung des Zeitraumes für die Baufeldräumung
- M_{saP} 8: Zeitvorgabe für den Rückbau von Bahnanlagen
- M_{saP} 9: Tageszeitliche Bauzeitbeschränkung
- M_{saP} 10: Habitatverbesserung/Erweiterung für wärmeliebende Reptilien
- M_{saP} 11: Lebensraumverbesserung für baumbewohnende Fledermausarten
- M_{saP} 12: Neuschaffung von Wasseramselbrutplätzen
- M_{saP} 13: Uhukollisionsschutz

M_{saP} 14: Verbesserung des Lebensraumangebotes für Vogelarten der offenen und halboffenen Landschaft

M_{saP} 15: Verbesserung des Nahrungsangebotes für Fledermäuse

M_{saP} 16: Lebensraumschaffung Wald/Überflughilfe

Zusätzlich zu den vorstehend genannten (Minderungs- bzw. Vermeidungs-) Maßnahmen werden folgende weitere vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, die der Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität dienen (CEF-Maßnahmen):

A_{CEF/saP} 1: Anlage von Leitstrukturen für Fledermäuse

A_{CEF/saP} 2: Schaffung von Ersatzquartieren für baumbewohnende Fledermausarten

A_{CEF/saP} 3: Lebensraumschaffung für Zauneidechse und Schlingnatter

A_{CEF/saP} 4: Verbesserung des Nahrungshabitats von Vogelarten der halboffenen Landschaften

A_{CEF/saP} 5: Lebensraumschaffung für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling

A_{CEF/saP} 6: Verbesserung des Nahrungshabitats für den Uhu

A_{CEF/saP} 7: Verbesserung des Nahrungshabitats Rebhuhn/Neuntöter

A_{CEF/saP} 8: Neuschaffung von Ersatzlebensraum für Wiesenbrüter.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 1 (unter Ziff 7.1), 7.2 (teilweise), 12.0 sowie 13.4 ausführlich dargestellt und im einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 13.4) wurde der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

- Pflanzenarten nach Anhang IV a der FFH-Richtlinie
Europäischer Frauenschuh
- Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie
Säugetiere: Biber, Fischotter, Haselmaus, Luchs sowie
17 verschiedene Fledermausarten
- Reptilien:
Schlingnatter, Zauneidechse
- Amphibien:
Gelbbauchunke, Kleiner Wasserfrosch, Kreuzkröte, Laubfrosch
- Libellen:
Grüne Keiljungfer, dunkler und heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie 51 verschiedene Arten bzw. Gilden und davon 26 streng geschützte Arten nach § 7 Abs. 2 Ziffer 14 BNatSchG.

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktmindernden Maßnahmen ($M_{saP} 1 - M_{saP} 16$) sowie der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität ($A_{CEF/sap} 1 - A_{CEF/sap} 8$) kommt das Gutachten der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Ergebnis, dass im gegebenen Fall die Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 des BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten erfüllt werden. Versehentlichen Tötungen von Zauneidechsen im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten wird durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt (Bauzeitbeschränkungen usw.). Insoweit wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde - in Übereinstimmung mit den im Verfahren beteiligten Naturschutzfachbehörden - das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Die Erteilung einer (vorsorglichen) Ausnahme wird daher im vorliegenden Fall nicht für nötig erachtet. Die höhere Naturschutzfachbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt. Im Übrigen wird hierzu auf die Planunterlage 12.3 verwiesen.

Damit stehen dem Straßenbauprojekt der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegen.

Die von der höheren Naturschutzbehörde sonst noch für erforderlich gehaltenen -zeitlichen- Vorwegfestlegungen hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Wirksamkeit der Minimierungs- bzw. vorzeitigen CEF-Maßnahmen wurden unter Teil A 5.3.1 des Beschlusstexts als Auflage aufgenommen, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen bereits zu Baubeginn die ihnen zugeordnete Funktion der Lebensraumentwicklung und des Vermeidens eines eventuellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes übernehmen können.

Weitere Detailregelungen hinsichtlich der nach der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen (siehe vorstehende Ausführungen unter C 2.3.5.1.2.3) enthalten die unter Teil A 5.3.2 bis A 5.3.12 aufgenommenen Nebenbestimmungen, ebenfalls vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzfachbehörden.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist nach § 17 Satz 2 FStrG die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Natur-

schutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und dessen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme sind in Planunterlage 12 eingehend beschrieben bzw. dargestellt.

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Welche Belange bei einer konkreten Planung 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. § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kein Rangverhältnis entnehmen, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einräumt (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10/96 - juris Rn. 20).

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 12) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Planvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Planunterlage 12.0 unter Ziffer 4.2 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der Planung des Baues der Ortsumgebung von Zeyern im Zuge der B 173 entgegen stünden. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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 den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. 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.
- verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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 Landschaft 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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 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, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind 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.

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsverbot also zu beachten, wobei je-

doch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Planunterlage 12) verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C. 2.3.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Ausbauvariante O) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles, der Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der bestehenden Ortsdurchfahrt von Zeyern, nur im Wege des Baues einer Ortsumgehung möglich ist. Hinsichtlich der verschiedenen untersuchten Varianten einer möglichen Ortsumgehung hat sich die der Planfeststellungstrasse zugrundeliegende Linienführung als die sinnvollste und ausgewogenste Linienführung erwiesen.

Bei Ausarbeitung der Detailplanung für die planfestgestellte Linienführung wurde ebenfalls auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerische Aufgabenstellung geachtet, und zwar nicht nur auf dem Gebiet der Eingriffe in Natur und Landschaft, sondern auch hinsichtlich der Eingriffe in die vorhandenen landwirtschaftlichen Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.2.3.5.3.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 12 .0 Ziffern 4.2.1 bis 4.2.10) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR

1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in einen Flächenbedarf umgerechnet worden, was hier keinen Bedenken begegnet.

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. 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. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Planunterlage 12.0 (unter Ziffer 4.5) sowie in Planunterlage 12.1 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Baumaßnahme bedingt Flächenverluste von Biotopstrukturen sowie deren mittelbare Beeinträchtigung.

Im Bereich des Talraums der Rodach bzw. im Hangbereich nördlich der GVS nach Friesen werden Extensivgrünland (Biotope 1108, 1304, 1085 und 1087 sowie Ökoflächen 1.1 - 1.3), Uferstrukturen mit Gewässer-Begleitgehölzen (Biotope 37, 11), Altgrasflächen (Ökoflächen 2.1 und 2.2), Hochstaudenfluren (Biotope 1106 und 1086) und naturnahe Hecken (Biotope 13.04 und 13.07) anteilig versiegelt bzw. überbaut.

Die Überbauung und Versiegelung von Biotopstrukturen beinhaltet aufgrund des Funktionsverlustes ein erhebliches Beeinträchtigungspotential. Der Funktionsverlust ist jedoch, da die betroffenen Biotopstrukturen bezüglich ihrer Funktion für den Naturhaushalt in ihrer Vegetationsausstattung wieder herstellbar sind, ausgleichbar.

Darüber hinaus ist Acker, anteilig Wald (Fichtenforst) sowie intensiv bewirtschaftetes Grünland im Talraum der Rodach betroffen.

Die Versiegelung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen sowie sonstiger intensiv genutzter Nutzflächen (Sportplatzrasen) bedeutet eine nachhaltige Inanspruchnahme von Boden und somit eine Einschränkung biotischer Lebensraumfunktionen. Die Einschränkung biotischer Lebensraumfunktionen ist eine erhebliche Beeinträchtigung, die jedoch durch die Maßnahmen des Naturschutzes ausgleichbar ist, da die versiegelten forst- und landwirtschaftlichen Nutzflächen bezüglich ihrer Funktion für den Naturhaushalt wiederherstellbar sind. Die Überbauung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen beinhaltet im Gegensatz zur Versiegelung kein erhebliches Beeinträchtigungspotential, da die neu entstehenden Böschungen und Straßennebenflächen die biotischen Lebensraumfunktionen der zuvor intensiv genutzten Flächen nicht nachhaltig einschränken.

Die vorstehend aufgeführten Konflikte mit erheblichem Beeinträchtigungspotential sind - unterteilt in 3 Konfliktabschnitte (K), K1 von Baubeginn bis etwa Bau-km 0+850, K2 von Bau-km 0+850 bis zur GVS nach Friesen bei Bau-km 1+770 und K3 von Bau-km 1+770 bis Bauende - unter Teil 4.5 von Planunterlage 12.0 sowie im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 12.1) nochmals eingehend beschrieben, aufgeschlüsselt und hinsichtlich der Bewertung in Bezug auf die Ausgleichbarkeit der einzelnen Eingriffe nochmals fachlich bewertet.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Planunterlagen 1, 12.0, 12.1 und 12.2 dargestellt.

Die Ermittlung des Ausgleichserfordernisses erfolgte - wie bereits erwähnt - nach den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben gem. der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 21.06.1993.

Die Unterscheidung von ausgleichbaren und nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft wurde anhand des Nutzungs- bzw. Biotoptyps, den damit verbundenen Funktionen und seiner Entwicklungszeit (Erreichbarkeit der wesentlichen Funktionen innerhalb eines Zeithorizonts von 25 Jahren) vorgenommen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung (> 10.000 Kfz/24 h) wurde gemäß Grundsatz 5.1 der erwähnten gemeinsamen Grundsätze von einer mittelbaren Beeinträchtigungszone von 50 m ausgegangen.

Die auszugleichende Neuversiegelung vermindert sich um die Flächen, die entsiegelt und rekultiviert werden, entlastete Biotopflächen entlang der B 173 (alt) mindern die auszugleichenden mittelbaren Beeinträchtigungen der B 173 (neu).

Die Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen ist in der Planunterlage 12.0 (Tabelle 1, Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz) dargestellt.

Für die Eingriffsflächenermittlung maßgebend sind insgesamt ausgleichbare Beeinträchtigungen in Höhe von 8,864 ha. Es handelt sich dabei überwiegend um Eingriffe in Offenlandfläche. Wald ist in geringem Ausmaß an Waldrandstrukturen im Übergang im Offenland betroffen.

Daraus resultiert ein Erfordernis von 6,535 ha für entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Dass dabei der Ausgleichsbedarf letztlich auf einem rechnerischen Flächenbedarf beruht, begegnet hier keinen Bedenken.

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Was das Leitbild zur Kompensierung der Eingriffe in Natur und Landschaft durch das Straßenbauvorhaben betrifft, ist festzustellen, dass sich das Ausgleichskonzept aus der Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Bedeutung des Talraumes der Rodach und des Trassenhangbereiches im Übergang zur Talebene der Rodach ergibt. Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen ist die Wiederherstellung gestörter Flächen- und Lebensraumfunktionen anzustreben.

Ziel ist dabei die Optimierung und Förderung des ökologischen Funktionsgefüges im Naturraum durch die Schaffung extensiv genutzter Lebensraumstrukturen und die Verbesserung von Nahrungshabitaten, insbesondere für die betroffenen Pflanzen- und Tiergemeinschaften mit Bindung an Gewässer- und Feuchtlebensräume bzw. mit Bindung an Hecken- und Extensivgrünland im Offenland.

Auf der Grundlage der ermittelten Kompensationsfläche von 6,535 ha sollen nach den Vorstellungen des Staatlichen Bauamtes Bamberg unter vorheriger Abstimmung mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde zur Kompensation der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft folgende Ausgleichsmaßnahmen (siehe hierzu auch Planunterlage 12.2 Blatt 1 bis 4 sowie Maßnahmeblätter im Anhang zur Planunterlage 12.0) durchgeführt werden:

- Ausgleichsmaßnahme 1 (= A1):
Anlage einer Extensivwiese im Rodachtal (nordwestlich Oberrodach) in einer anrechenbaren Flächengröße von 2,935 ha.
- Ausgleichsmaßnahme A 2:
Anlage einer Extensivwiese und Auwald im Rodachtal (westlich Zeyern) mit einer anrechenbaren Flächengröße von 0,683 ha
- Ausgleichsmaßnahmen A 3 und A 4:
Anlage einer Extensivwiese im Heckengebiet nordöstlich Fischbach und südlich Seibelsdorf mit anrechenbaren Flächengrößen von 0,880 ha (Gemarkung Fischbach) und von 0,714 ha (Gemarkung Seibelsdorf)
- Ausgleichsmaßnahme A 5:
Straßenrenaturierung Marktrodach mit einer anrechenbaren Flächengröße von 0,501 ha
- Ausgleichsmaßnahme A 6:
Schotterflächen altes Bahngleis und angrenzende Restfläche mit einer anrechenbaren Flächengröße von 0,31 ha
- Ausgleichsmaßnahme A 7:
Umgestaltung einer Christbaumkultur in der Gemarkung Oberrodach mit einer anrechenbaren Flächengröße von 1,2 ha.

Summe der anrechenbaren Flächen: 7,22 ha.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung von Ausgleichsflächen mit einer Gesamtgröße von 8,72 ha und einer anrechenbaren Gesamtfläche von 7,22 ha geeignet ist, einen auch der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens angemessenen Ausgleich für die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

Insoweit ist dieses Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht nur geeignet, sondern konkret auch erforderlich, um die sich durch die Ausführung der Straßenbaumaßnahme ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Es gewährleistet, dass die vorhabensbedingten Eingriffe nach ihrer Beendigung nicht zu erheblichen Nachteilen für den Naturhaushalt führen und dass das Landschaftsbild entsprechend seinem regionaltypischen Charakter wieder hergestellt wird. Insgesamt ist damit ein wirksamer Eingriffsausgleich im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG vorgesehen.

Für die Ausgleichsmaßnahmen sind auch nur solche Fläche in Betracht gezogen worden, die aufwertungsbedürftig und –fähig sind, da sie in einen Zustand

versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren Zustand als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Dazu wird ein Zustand geschaffen, der den durch das geplante Vorhaben beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zumindest ähnlich ist.

Die für die Kompensation der vorgenommenen Eingriffe vorgesehenen Flächen sind dabei in mehrfacher Hinsicht nicht beliebig disponibel. Zum einen muss der Gesamtzusammenhang der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen gewahrt bleiben und zum anderen müssen die vorgesehenen Flächen für die ökologische Aufwertung in der vorgesehenen Form auch geeignet sein.

Dies ist im vorliegenden landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept auch sichergestellt, da Art und Umfang der geplanten Maßnahmen u.a. auch mit den zuständigen Naturschutzfachbehörden abgestimmt wurden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen der Eingriffsvermeidung und des Eingriffsausgleiches trägt das planfestgestellte Straßenbauvorhaben dem Spannungsverhältnis der berührten Belange und Nutzungsinteressen angemessen Rechnung; die Zurückstellung der Belange von Natur und Landschaft hinter die raumstrukturellen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen sowie die Belange des Immissionsschutzes ist daher gerechtfertigt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Landwirtschaftlich genutzter Boden wird nur im notwendigen Umfang, vor allem zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, in Anspruch genommen, wie z.B. bei der Ausgleichsmaßnahme A1 in der Rodachau in der Größenordnung von 2,9 ha. Diese Fläche liegt außerdem größtenteils im derzeit schon vorhandenen Überschwemmungsgebiet und wird zugleich für den Retentionsraumausgleich und damit für den Ausgleich wegen der Beeinträchtigung der Hochwasserabflussverhältnisse durch den Neubau der B 173 verwendet ("Tieferlegung" um etwa 0,5 m). Dieses Grünland kann trotz des vorgesehenen multifunktionellen Charakters der darauf vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme (Ausgleich für naturschutzfachlichen Eingriff bzw. Eingriff in die Hochwasserabflussverhältnisse) auch künftig landwirtschaftlich genutzt (verfüttert) werden. Auch die für die Ausgleichsmaßnahmen A3 und A4 vorgesehenen Wiesen (im Fischbacher Heckengebiet) sollen landwirtschaftlich weiter genutzt werden.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit bzw. Möglichkeit

der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das ggf. notwendige Enteignungsrecht. Er behält aber weiterhin die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Ziffer 5.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.3.5.3.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.22 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit wurde den Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzfachbehörden (Landratsamt Kronach vom 28.04.2011 Nr. 32-631 sowie höhere Naturschutzbehörde vom 14.02.2011 Nr. 51-8681) weitgehend entsprochen.

Dabei wurden auf besondere Anregung der höheren Naturschutzbehörde die im Einzelnen in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen naturschutzfachlichen Minderungs-, Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen nochmals an exponierter Stelle im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses (Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.12 als Maßnahmen vorwiegend des Artenschutzes und unter Teil A Ziffern 5.3.13 bis 5.3.18 als Maßnahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes) nochmals gesondert aufgeführt und als zwingend vorzunehmende Maßnahmen im Zuge der Ausführung des Gesamtprojektes hervorgehoben.

Der von der unteren Naturschutzbehörde angesprochene noch offene Ausgleich für den bereits vorgenommenen Ausbau eines Radweges zwischen Unterrodach und Erlabrück mit einem Kompensationsbedarf von 1,05 ha soll zwar im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Zeyern erfolgen, ist aber insoweit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 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 – wie hier – im übermittelten Überschwemmungsgebiet der Rodach, einem Gewässer 1. Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. mit 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.

Durch den schleifenden Schnitt der Straßentrasse der B 173 neu mit dem Abflussbereich der Rodach entsteht eine abflusslose dreiecksförmige Fläche im Bereich des bestehenden Sportheimes ca. bei Bau-km 1+100. Der Hochwasserstand wird dort trotz der vorgesehenen großen Brücke deutlich erhöht und führt zu nachteiligen Veränderungen der Hochwassersituation im Bereich des Sportheimes und des umgebenden Misch- und Gewerbegebietes an der unteren Bahnhofstraße. Zur Ableitung des Rodachhochwassers und zur Sicherung des Sportheimes und der anschließenden Gewerbe- und Wohnbauflächen an der Bahnhofstraße vor Hochwasser wird deshalb seitens des Vorhabenträgers linksufrig ein Hochwasserschutzdeich (Ifd. Nr. 51 BV) errichtet, der die errechneten Hochwässer abhält und künftig in Richtung des Brückenbauwerkes BW 1-1 – Rodachbrücke – lenkt.

Der Deich beginnt etwa bei Bau-km 1+209 im Bereich des südlichen Widerlagers am Straßendamm und endet an der Bahnhofstraße in Zeyern.

Die Bundesstraße 173 quert weiter von Bau-km 1+000 bis etwa Bau-km 1+400 in Dammlage den abflusswirksamen Bereich der Rodach. Der Hochwasserabfluss wird dabei beeinflusst. Zudem beeinflusst der Damm der stillgelegten Bahnlinie die Abflussverhältnisse im Ortsbereich von Zeyern. Durch den Straßendamm wird der bereits durch die Bahnanlagen verursachte Rückstau noch zusätzlich vergrößert und die Hochwassersituation für Zeyern verschlechtert.

Ein hydraulischer Ausgleich allein durch Brückenbauten im Zuge der Bundesstraße wäre unwirtschaftlich. Daher wurde vom Staatlichen Bauamt Bamberg vorgesehen, zusätzlich zum Bau einer großen Rodachbrücke mit insgesamt 97 m lichte Weite (zwischen den Widerlagern), die nicht mehr benötigten Brückenbauwerke und Dammbauten der ehemaligen Bahnlinie bereichsweise zu-

rückzubauen. Der Damm der stillgelegten Bahnlinie Kronach-Nordhalben (im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland) staut den Hochwasserabfluss und erhöht die Wasserstände. Einige Wohnbauflächen von Zeyern werden dabei überschwemmt. Der Rückstau durch den neuen Straßendamm wirkt sich zusätzlich nachteilig auf diese Wasserstände aus. Dieser errechnete Rückstau ließe sich zwar durch eine Brücke mit deutlich größerer lichter Weite verhindern; aus hydraulischer und auch aus wirtschaftlicher Sicht erschien es allerdings zweckmäßig, zunächst die vorhandenen Abflusshindernisse zu beseitigen und dann die weiteren Maßnahmen zum Ausgleich der sich dann ergebenden Abflussverhältnisse zu ergreifen.

Der Bahndamm der ehemaligen Bahnlinie Kronach-Nordhalben wird daher im Bereich der Gewässer Rodach und Zeyern, etwa zwischen Bau-km 1+200 bis Bau-km 1+650, auf einer Länge von ca. 335 m aus hydraulischen Gründen zurückgebaut.

Zurückgebaut werden zudem die Reste des Ober- und Unterbaues der vorhandenen Bahnbrücke mit 12,50 m Spannweite über die Zeyern etwa bei Bau-km 1+318 und der Bahnbrücke mit 42,00 m lichter Weite über den Mühlbach und die Rodach etwa zwischen Bau-km 1+337 und Bau-km 1+385.

Diese Maßnahmen reduzieren den erforderlichen Retentionsraumausgleich erheblich.

Im Ergebnis ist letztlich hinsichtlich der Beeinträchtigung des Hochwasserge-schehens im Bereich von Zeyern in Bezug auf die Rodach festzuhalten, dass durch das Straßenbauvorhaben trotz verschiedener Optimierungsmaßnahmen (z.B. Rückbau der Bahndämme) natürlicher Retentionsraum für Hochwasser auf einer Fläche von ca. 35.000 m² und einem berechneten Volumen von ca. 15.000 m³ verlorenght. Dieser Verlust soll mit der Anlage der Retentionsraumflächen Ret 1 und Ret 2 auf einer Fläche von insgesamt 37.500 m² und der Volumenschaffung von insgesamt 22.500 m³ gleichwertig ausgeglichen werden. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung dieser Maßnahmen des Retentionsraumausgleichs kann der Planunterlage 13 entnommen werden.

In Bezug auf die weiteren Fließgewässer III. Ordnung (Zeyern und Födelbach) ist festzustellen, dass das Abflussgeschehen dieser Gewässer durch das Bauvorhaben allenfalls unwesentlich und nicht nachteilig verändert wird. Für diese Gewässer geht baubedingt kein natürlicher Retentionsraum für Hochwasser verloren.

Unter Berücksichtigung des vorgesehenen Retentionsraumausgleiches ist im Ergebnis festzuhalten, dass die derzeitigen Abflussverhältnisse der Rodach durch die mit der Baumaßnahme einhergehenden Damm- und Brückenbauwerke nicht nachteilig verändert werden.

Die errechneten Wasserstände eines 100jährigen Hochwasserereignisses (HQ₁₀₀) bleiben auch nach dem Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 unverändert bzw. liegen in bebauten Bereichen von Zeyern teils etwas niedriger als derzeit und sind somit geeignet, die Hochwassersituation für Zeyern insgesamt (leicht) zu entspannen.

Damit kommt das Staatliche Bauamt Bamberg der ihm obliegenden Verpflichtung, dass es baubedingt zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation kommen darf, vollumfänglich nach. Eine spürbare Verbesserung oder gar eine Hochwasserfreilegung von Zeyern ist damit allerdings nicht verbunden und kann vom Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme an der B 173 auch nicht gefordert werden. Hierfür wäre ggf. der Gewässerunterhaltungsverpflichtete der Rodach im Zusammenwirken mit der betroffenen Gemeinde zuständig.

Die mit dem Straßenneubau verbundenen Gewässerausbauten bzw. Maßnahmen im tatsächlichen Überschwemmungsbereich der Rodach werden von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst und sind unter Teil A Ziffer 3.1 des Beschlusstextes im Einzelnen nochmals aufgeführt.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat die Planunterlagen hinsichtlich der Gewässerausbautatbestände und diesen gleichstehenden Maßnahmen eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen.

Die aus wasserwirtschaftlicher Sicht gebotenen Auflagen wurden im erforderlichen Umfang durch die in Teil A Ziffer 5.4 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Insoweit wurde der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, vom 19.04.2011 Nr. 5-4354.2-KC-931/2011 entsprochen. Soweit die Auflagenvorschläge lediglich bereits aufgrund gesetzlicher Regelungen bestehende Verpflichtungen des Vorhabenträgers (z.B. Schadensersatzregelungen, Beteiligung an Unterhaltungsverpflichtungen) zum Inhalt haben, wurde auf die Aufnahme dieser bereits bestehenden Verpflichtungen durch eine gleichlautende zusätzliche Auflage verzichtet, ebenso wie auch die Verpflichtung zur Beteiligung evtl. weiterer Betroffener (z.B. Pächter, Teicheigentümer, Gewässeranlieger, Fischereiberechtigte). Diesen Beteiligten wurde eine evtl. Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Vorhabensunterlagen im Anhörungsverfahren eingeräumt.

Ein Klimaänderungsfaktor wurde hingegen bei der Bemessung der Wasserspiegelerhöhung eines Hochwasserereignisses und demzufolge bei der Festlegung einer hochwasserfreien Streckenführung der B 173 neu nicht mit berücksichtigt.

Der Klimaänderungsfaktor wurde als Vorsorgewert explizit für die Planung bzw. Bemessung von Hochwasserschutzanlagen eingeführt (siehe UMS 54c-U4429.0-2009/4-2 vom 11.11.2009). Bei der Ermittlung von Überschwemmungsgebieten wird er hingegen nicht angewandt. Demnach besteht für die Straßenbauverwaltung keine Verpflichtung, einen Klimaänderungszuschlag bei der hydraulischen Bemessung sonstiger Anlagen im Überschwemmungsgebiet, wie z.B. bei der Bemessung von Brücken- bzw. Durchlässen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen mit zu berücksichtigen. Eine derartige Verpflichtung wurde daher nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Ebenfalls nicht aufgenommen wurden die vom Wasserwirtschaftsamt Kronach unter Ziffer 4.31 seines Gutachtens angeregten vorgreiflichen Ausgleichsregelungen für evtl. Nutzungsbeschränkungen der künftigen Flächen zwischen dem Straßendamm der B 173 neu und dem zurückzubauenden Bahndamm (BV-Nr. 62).

In den Bereichen zwischen der B 173 neu und dem zurückzubauenden Bahndamm werden sich die Hochwasserverhältnisse zwar verändern. Die Wasserstände und Fließgeschwindigkeiten werden sich der Berechnung zufolge erhöhen. Die Planfeststellungsbehörde folgt aber nicht der daraus abgeleiteten Bewertung, dass sich daraus höhere Wasserstände und Fließgeschwindigkeiten einstellen, die eine Verschlechterung der Hochwassersituation zur Folge haben. Die genannten Flächen liegen bereits derzeit und auch künftig im Überschwemmungsgebiet der Rodach. Eine daran angepasste Nutzung der Flächen (meist als Grünland oder Auwald) ist - schon bisher - gesetzlich vorgeschrieben. Daran wird sich auch nach dem Ausbau in der Zukunft nichts ändern. Höhere Wasserstände und berechnete Fließgeschwindigkeiten von bis zu 1,5 m/s (im unmittelbar zur Rodach angrenzenden Vorlandstreifen max. 2,5 m/s) im Lastfall eines 100jährigen Hochwasserereignisses (HQ_{100}) stellen aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde keine nachteilige Veränderung der Hochwasserverhältnisse für die bereits derzeit und auch künftig zulässigen Nutzungen dar. Grünlandflächen (wie auch bewachsene Flutmulden) werden durch die dabei auftretenden Schleppspannungen üblicherweise nicht geschädigt. Eine ausgleichspflichtige Nutzungsbeschränkung für diese Flächen ist damit derzeit weder erkennbar noch künftig zu erwarten.

Die Auffassung, dass flussabwärts der neuen Rodachbrücke nachteilige Veränderungen im Hochwasserabflussgeschehen durch höhere Wasserstände und Fließgeschwindigkeiten auftreten und zum Ausgleich dafür strömungsgünstige Vorlandgestaltung oder flutmuldenartige Ausbildungen im Vorland vorgenommen werden müssten, kann die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht nachvollziehen. Die hierzu angestellten Berechnungen haben ergeben, dass sich die Fließgeschwindigkeiten im unmittelbar unterstrom der Rodachbrücke gelegenen Flussabschnitt um bis zu 0,5 m/s verringern werden, was u.a. auch eine hydraulische Entlastung der Flusssohle bewirken wird. Die Entlastung des Flusses geht einher mit einer Erhöhung der Wasserstände und

der Fließgeschwindigkeiten in den Ufer- und Vorlandbereichen. Die Wirkungen insgesamt sind im Ergebnis positiv zu werten, zumal in den Vorländern die maximalen Fließgeschwindigkeiten unter 1,5 m/s liegen und die Wasserstände sich dabei um weniger als 0,25 m erhöhen werden. Maßnahmen, die das Abflussvermögen in den Vorländern steigern, können die Erhöhung der Wasserstände egalisieren, gleichzeitig werden in diesen Bereichen aber die Fließgeschwindigkeiten ansteigen. Nachdem – wie bereits ausgeführt – keine Nutzungseinschränkungen auf den Auwaldflächen bzw. auf den als Grünland genutzten Flächen zu erwarten sind, werden zusätzliche Maßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers in diesem Bereich für nicht notwendig und nicht gerechtfertigt angesehen.

Die noch weiter flussabwärts berechneten Erhöhungen der Fließgeschwindigkeiten liegen unter 0,1 m/s bzw. unter 0,1 m und können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ebenfalls vernachlässigt werden.

Sollten sich durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben wider Erwarten dennoch nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer einstellen, handelt es sich um unvorhersehbare nachteilige Auswirkungen im Sinne von Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG mit der Folge, dass ergänzende bauliche Maßnahmen zur Beseitigung der unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen geplant und zu Lasten des Vorhabenträgers der B 173 neu durchgeführt werden können. Falls derartige Maßnahmen dann wirtschaftlich nicht vertretbar oder technisch nicht durchführbar wären, werden die nachweislich davon Betroffenen in einem nachträglichen Verfahren entsprechend entschädigt.

Eine vorgreifliche Regelung eventueller Schadensersatz- oder Entschädigungsansprüche gegenüber dem Vorhabenträger ist im vorliegenden Fall weder notwendig noch zweckmäßig. Hinsichtlich der vom Wasserwirtschaftsamt Kronach vorgeschlagenen Regelung zum Bau der Anschlussstelle Zeyern (BV-Nrn. 79 ff) ist darauf hinzuweisen, dass die Anschlussstelle Zeyern bzw. die höhenfreie Kreuzung im hydraulischen Modell der Rodach mit berücksichtigt wurde und sie, soweit dies die straßenbautechnischen Gestaltungs- und Trassierungsvorschriften zuließen, den sich künftig ergebenden Hochwasserhältnissen angepasst worden ist. Nachteilige Auswirkungen auf das Abflussgeschehen konnten dabei nicht festgestellt werden.

Die Verbindungsrampe wurde hingegen nicht modelliert, weil diese am äußersten Rand und weitestgehend außerhalb des berechneten Überschwemmungsgebietes liegt. Eine kleine Fläche des Überschwemmungsgebietes mit 1.050 m² und max. 0,1 m Wassertiefe wird jedoch überbaut. Abflusswirksame Bereiche sind dabei allerdings nicht betroffen. Der dabei verlorengelassene Retentionsraum (in einer Größenordnung von 50 bis 100 m³) wird dabei in den ohnehin geplanten Retentionsausgleichsmaßnahmen (Ret 1 und Ret 2) mit ausgeglichen.

Die unter Teil A Ziffer 5.4.20 aufgenommenen Auflage entspricht dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin.

Im Anhörungsverfahren wurde von verschiedenen Landwirten eingewandt, dass ein bestehender "Hochwasserleitwall" in der Zeyerner Flur, etwa zwischen Bau-km 0+800 und Bau-km 0+900 gelegen, von der Neubautrasse der B 173 durchschnitten und damit teilweise beseitigt wird und in der Folge davon künftig seine Funktion als Hochwasserschutz der unterstromig gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen verlieren würde. Diese Funktion als "Hochwasserleitdamm" müsse jedoch künftig weiterhin gewährleistet werden.

Im Erörterungstermin wurde dazu vom Wasserwirtschaftsamt Kronach festgestellt, dass der derzeitige "Hochwasserleitdamm" in keiner Geländeaufnahme verzeichnet ist, er also in der Vergangenheit einmal künstlich angelegt wurde. Als künstliches Hindernis im tatsächlichen Überschwemmungsgebiet der Rodach müsste aus wasserwirtschaftlicher Sicht in erster Linie auf eine Beseitigung dieser nicht genehmigten Aufschüttung hingewirkt werden. Nachdem allerdings künftig die neue Trasse der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 ebenfalls auf einem Fahrbahndamm diesen Bereich durchqueren wird, ist es nach Auffassung des amtlichen Sachverständigen durchaus möglich, den künftig verbleibenden "Dammbereich" dieses "Hochwasserleitdammes" im Zusammenhang mit dem Straßenbau wieder so zu modellieren, dass er seine derzeitige Funktion zum Schutz der stromabwärts gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen auch künftig erfüllen kann und dass er - was aus wasserwirtschaftlicher Sicht besonders wichtig ist - mit in die Berechnungen für einen ausreichenden Retentionsraumausgleich einbezogen wird. Damit wird sichergestellt, dass sich die Hochwasserverhältnisse im Bereich Zeyern durch die Gesamtmaßnahme "Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173" gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht verschlechtern. Für den bebauten Bereich von Zeyern ergibt sich gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar eine leichte Verbesserung der künftigen Hochwasserabflussverhältnisse.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Grundsätzlich ist vorgesehen, das anfallende Oberflächenwasser der Straßenflächen am Tiefrand der Fahrbahn breitflächig über Bankette und Böschungen abzuleiten und dabei versickern zu lassen. Bei Einschnitten, niedrigen Böschungen und in Bereichen geländenaher Trassierung bzw. mit zur Straße geneigten Seiteneinzugsflächen wird am Böschungsfuß zusätzlich eine Mulde zur Versickerung und Weiterleitung mittels Mehrzweckrohr des nicht versickerten Wassers zu den Einleitungsstellen angelegt. Diese Mulden führen auch den aus der Fläche zusätzlich anfallenden Oberflächenabfluss ab und verhindern eine Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Nutzflächen. Die Bankette und Böschungen am Hochrand entwässern ebenfalls über Mulden. In den meisten Entwässerungsabschnitten versickert dabei der Abfluss vollständig. Soweit das anfallende Regenwasser nicht versickert, werden die Mulden zu Regenrückhalteanlagen bzw. Einleitungsstellen weitergeführt. An-

fallendes Wasser der Brückentafeln wird über Brückenabläufe am Widerlager der "tiefen" Seite heruntergeführt und über Dammfußmulden den weiteren Entwässerungseinrichtungen zugeleitet.

Das gesammelte Regenwasser wird dann über bewachsene Gräben oder Mulden in die Rodach, einem leistungsfähigen Vorfluter und Gewässer I. Ordnung, eingeleitet.

Eine vollständige Versickerung des verbleibenden Abflusses in zentralen oder dezentralen Versickerungsanlagen ist im gesamten Vorhabensbereich wegen undurchlässiger Bodenschichten nicht möglich bzw. wegen zeitweise hoher Grundwasserstände wasserwirtschaftlich nicht zweckmäßig.

Im Vorhabensbereich wurden für die B 173 neu und die wieder anzuschließenden bzw. zu verlegenden Straßen je nach der Höhenlage der Trassen, der vorhandenen Topographie sowie der Vorflutverhältnisse 17 Entwässerungsabschnitte (A 1 bis A 17) gebildet. Diese Entwässerungsabschnitte wurden 6 Einleitungsstellen (E1 bis E6) zugeteilt. Die Abschnitte und die Einleitungsstellen sind in den Lageplänen (Planunterlage 13.2) bezeichnet und farbig dargestellt. Die Abschnitte sind zusätzlich in der Anlage 2 zur Planunterlage 13 aufgelistet.

Hinsichtlich der ausreichenden Bemessung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen hinsichtlich der Frage, ob hierfür Rückhalteeinrichtungen oder entsprechende Abwasservorbehandlungsmaßnahmen vor der Einleitung in den jeweiligen Vorfluter erforderlich sind, wurden nach den hierfür einschlägigen technischen Richtlinien (insbesondere Arbeitsblatt ATV-DWK-M153) Berechnungen hinsichtlich einer quantitativen Bemessung (Notwendigkeit von Rückhalteeinrichtungen) als auch einer qualitativen Bemessung (Notwendigkeit von Behandlungsmaßnahmen) durchgeführt.

Angesichts der Leistungsfähigkeit der Rodach als Vorfluter und angesichts der Ausgestaltung der vorgesehenen Abwasseranlagen (breitflächige Ableitung und Versickerung über Straßenböschungen, Mulden und Gräben) hat sich in beiderlei Hinsicht ergeben, dass in keinem Fall Rückhalteeinrichtungen oder qualitative Abwasserbehandlungsmaßnahmen notwendig sind.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Zeyern vorgesehenen Baumaßnahmen im gesamten Vorhabensbereich keine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften bewirken und ebenso keine nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit.

Die vorgesehenen Einleitungen von Niederschlagswasser in die Vorfluter sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht

erfasst, sondern oben unter A 3.2 und 3.3 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG sowohl in der Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen und das dauerhafte Ableiten von Grundwasser in einzelnen Einschnittsbereichen) als auch in der Form der beschränkten Erlaubnis (für die Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

Bei Beachtung der unter Teil A Ziffern 5.5 angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten.

Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind ebenfalls nicht zu erwarten. Die genannten Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Kronach als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Begutachtung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Kronach erklärt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen, insbesondere der Ableitung des Fahrbahnabwassers in die Rodach, liegen vor. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße 173 erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die unter Teil A Ziffer 5.5 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 19.04.2011 Rechnung.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Wegen der beim Bau einer Ortsumgehung im Zuge einer vorhandenen Straßenverbindung "zwangsläufig" vorliegenden Trassierung außerhalb der bestehenden Bebauung "in freier Natur" beansprucht der planfestgestellte Bau der Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der bestehenden Bundesstraße 173 in erster Linie Flächen, die bisher landwirtschaftlich oder zum Teil auch forstwirtschaftlich genutzt werden.

Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat jedoch ergeben, dass diese dennoch mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft und Forstwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass der Neubau einer Ortsumgehung unter Ausschaltung der bisher bestehenden Ortsdurchfahrt in besiedelten Bereichen in aller Regel in einer bisher lediglich land- und forstwirtschaftlich genutzten Flur verläuft und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassenalternativen mehr oder weniger ausschließlich land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch nimmt, wobei dabei wiederum die zu berücksichtigenden Belange der Land- und Forstwirtschaft in aller Regel mit denen des Schutzes von Flora und Fauna konkurrieren.

Letztlich verbleibt im Ergebnis bei allen denkbaren Trassenalternativen und letztlich auch bei der planfestgestellten Trassenführung jeweils ein Rest beeinträchtigter Belange sowohl auf Seiten der Land- und Forstwirtschaft als auch auf Seiten des Naturschutzes.

Demgemäß wurden zum Ausgleich der Beeinträchtigungen umfangreiche Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und Minimierung der nachteiligen Auswirkungen vorgesehen, wobei aus der Sicht der Land- und Forstwirtschaft ein Schwerpunkt die Aufrechterhaltung des bisherigen Wegesystems mit Neubau von Wegen und Kreuzungsbauwerken zur weiteren Erreichbarkeit der land- und forstwirtschaftlichen Flächen gewesen ist.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Land- und Forstwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und teilweise Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert und in der Summe nicht so erheblich, dass sie, auch nicht zusammen mit den Flächenverlusten, der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Die für das Vorhaben einschließlich Ausgleichsflächen notwendige Inanspruchnahme von Flächen ist erforderlich und zugunsten landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Interessen auch nicht weiter minimierbar.

Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, verringert werden, ohne die naturschutzfachliche Schlüssigkeit des Gesamtkonzeptes aufzuheben.

Diesbezüglich ist unter Hinweis auf die nunmehrige Trassenführung der Ortsumgehung von Zeyern (siehe hierzu auch oben unter Teil C Ziffern 2.2 und 2.3.2 der Gründe) nochmals festzustellen, dass diese auch unter Würdigung der landwirtschaftlichen Belange eine sinnvolle, ausgewogene und die Belange der Landwirtschaft nicht unverhältnismäßig benachteiligende Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Soweit diesbezügliche Einwendungen erhoben wurden, wurden diese nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen.

2.3.7.1 Vorhabensauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 5.6.1 bis 5.6.11 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 land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen. So sind z.B. die landwirtschaftlichen Flächen zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 0+600, insbesondere im Bereich zwischen der B 173 neu und der künftig zurückzubauenen und einzuziehenden B 173 alt von einzelnen Landwirten nur mit Umwegen zu erreichen, die allerdings von der Planfeststellungsbehörde - wie bereits ausgeführt - als zumutbar qualifiziert werden.

So werden z.B. die im oben genannten Bereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+600 westlich der B 173 neu gelegenen landwirtschaftlichen Grundstücke über den neuen Wirtschaftsweg lfd. Nr. 3 BV und die dazugehörige Einmündung lfd. Nr. 4 BV ausreichend erschlossen. Die in diesem Streckenabschnitt östlich der B 173 neu gelegenen Flurstücke, insbesondere diejenigen zwischen der B 173 neu und der B 173 alt in der Gemarkung Oberrodach, werden künftig - wie bisher auch - über zwei Wege erschlossen, und zwar zum einen über den nördlich der B 173 alt gelegenen bestehenden Weg Fl.Nr.

472/1 der Gemarkung Oberrodach. Der Weg kann künftig über die Ortsstraße "Im Gries" und deren neue Verlängerung zur B 173 alt (Ifd. Nr. 14 Bauwerksverzeichnis) sowie der neuen Einmündung Ifd. Nr. 17 BV erreicht werden. Die Erschließung der Grundstücke Fl.Nrn. 470, 473, 474, 475, 476 und 477 der Gemarkung Oberrodach, 6 kleinere Parzellen mit zusammen rd. 1,7 ha Gesamtfläche, ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde derzeit nicht rechtlich gesichert. So führt weder ein öffentlicher Weg noch ein Privatweg zu ihrer gemeinsam benutzten Zufahrt an der Flurstücksgrenze zwischen den Grundstücken Fl.Nr. 470 und Fl.Nr. 477 der Gemarkung Oberrodach bei Bau-km 0+460. Der aus Richtung Oberrodach kommende Weg (Fl.Nr. 469 der Gemarkung Oberrodach) endet am Grundstück Fl.Nr. 453 der Gemarkung Oberrodach und der aus Richtung Zeyern kommende Weg (Fl.Nr. 604 der Gemarkung Zeyern) endet an der Gemarkungsgrenze Oberrodach/Zeyern. Dazwischen liegt das Grundstück der ehemaligen Bahnlinie Kronach-Nordhalben mit der Fl.Nr. 43 der Gemarkung Oberrodach, das sich im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindet. Über dieses ehemalige Bahngrundstück wird derzeit die gemeinsam genutzte Zufahrt angefahren. Ein verbrieftes Wegerecht existiert für diese Verbindung aber nicht.

Die bisherige Zufahrt über den Weg Fl.Nr. 469 der Gemarkung Oberrodach ist künftig von diesem Weg nurmehr für die westlich der B 173 neu gelegenen Grundstücke möglich. Die östlich der B 173 neu gelegenen Grundstücke werden über den entlang der ehemaligen Bahnlinie gelegenen neuen öffentlichen Feldweg Ifd. Nr. 23 BV erschlossen, der künftig bis zur Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken Fl.Nrn. 470 und 477 der Gemarkung Oberrodach verlängert wird, so dass damit auch die bisher auch tatsächlich genutzte Zufahrt der Flurstücke Fl.Nrn. 470, 473, 474, 475, 476 und 477 der Gemarkung Oberrodach wieder eine unmittelbare Verbindung zum öffentlichen Wegenetz erhält. Dieser Ersatzweg kann dann künftig über die Ortsstraße "Bahnhofstraße" von Zeyern aus angefahren werden.

Somit ist gewährleistet, dass künftig jedes landwirtschaftlich genutzte Grundstück, soweit es derzeit bereits eine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit über einen öffentlichen Weg verfügt, auch künftig wieder über einen öffentlichen Weg erreicht werden kann. Soweit allerdings derzeit keine rechtlich gesicherte Zufahrtsmöglichkeit besteht, ist es auch nicht Aufgabe des Straßenbaulasträgers der B 173 (erstmalig) eine derartig rechtlich geschützte Zufahrtsmöglichkeit zu schaffen. Auch wurde auf eine explizite Darstellung aller Zufahrten zu den Grundstücken von öffentlichen Feld- und Waldwegen aus verzichtet. Die genaue Lage der Zufahrten wird dabei bei der Bauausführung mit jedem Grundstückseigentümer einzeln vor Ort festgelegt (vgl. dazu auch Auflagen 5.6.1 und 5.6.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

Wie bereits vorstehend unter Ziffer 2.3.7 erwähnt, war es in diesem Verfahren auch nicht möglich, den Gesamtumfang des notwendigen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes zu verringern.

Dies würde letztlich dazu führen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausreichend ausgeglichen würden und somit ein Ausgleichsdefizit bestehen bliebe, was nach den einschlägigen Naturschutzfachgesetzen nicht zulässig wäre und letztlich die positive Entscheidung für die Zulassung des Straßenbauvorhabens insgesamt in Frage stellen könnte. Die durch die Grundinanspruchnahme für die Ausgleichsflächen eintretenden Nachteile sind deshalb ggf. in den Grunderwerbsverhandlungen mit auszugleichen.

Falls beim Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage 5.6.3 unter Teil A Beschlusstextes). Eine notwendige Umgestaltung aufgrund des Erwerbs von Teilflächen wird mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgesprochen.

2.3.7.2 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft

Zu den übrigen Forderungen und Bedenken im Anhörungsverfahren ist, soweit sie land- bzw. forstwirtschaftlicher Art sind, Folgendes auszuführen:

2.3.7.2.1 Die Auflage 5.6.12 unter Teil A des Beschlusstextes berücksichtigt eine Anregung des Amtes für ländliche Entwicklung Oberfranken (Stellungnahme vom 10.02.2011). Ein zusätzlicher Wirtschaftsweg oberhalb der Einschnittsböschung zwischen Bau-km 2+050 und Bau-km 2+400 ist hingegen nicht erforderlich, weil die dort gelegenen Grundstücke bereits ausreichend erschlossen sind und durch den Bau der B 173 neu im dortigen Bereich keine Verschlechterung der bisherigen Erschließungsmöglichkeit erfolgt.

2.3.7.2.2 Zu dem vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth (Stellungnahme vom 27.05.2011) geforderten schadlosen Oberflächenwasserabfluss ist darauf hinzuweisen, dass nach den festgestellten Planunterlagen ein von den Straßenflächen abfließendes, nicht versickerndes Niederschlagswasser bis zu einem bestimmten Bemessungsabfluss grundsätzlich über Mulden und Rohrleitungen in ausreichend leistungsfähige Vorfluter eingeleitet wird und nicht den angrenzenden Grundstücken zugeführt wird. Negative Auswirkungen auf die angrenzenden Flurstücke sind daher im Regelfall nicht zu befürchten.

Die Entwässerung der angrenzenden Flurstücke (natürlicher Abfluss von wild abfließendem Wasser) wird durch die rechtzeitige Anlage der vorgesehenen Dammfußmulden auch während der Bauzeit sichergestellt. Ist dies aus zwingenden bautechnischen Gründen nicht oder nur bedingt möglich und ergeben sich daraus unzumutbare Beeinträchtigungen der Flurstücksentwässerung mit Schäden am Flurstück, wird nach grundbuchrechtlicher Absicherung (Dienstbarkeit) hierfür eine entsprechende Entschädigung geleistet.

Der Wegebau im Zuge von Straßenbauvorhaben wird einschließlich der zugehörigen Über- oder Unterführungen nach den "Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003", des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003) und dem ergänzend dazu heranzuziehenden "Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau" Ausgabe 2005 der deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) - ehemals RLW 99 - geplant und ausgeführt.

Darin ist festgelegt, dass, falls wegen des Neubaus von Bundesfernstraßen vorhandene ländliche Wege zu ändern sind, der Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf hat, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand der Wege hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wieder hergestellt wird. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinaus gehen, hat der Träger der Straßenbaulast, bei einem Privatweg letztlich der Eigentümer, zu tragen.

Die zu ändernden oder neu zu bauenden bzw. auszubauenden Wege sind nach der Einteilung und Definition der RLW ausschließlich Feldwege bzw. Wirtschaftswege. Für die zu ändernden Wege wird eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m (entspricht auch dem ursprünglichen bzw. derzeitigen Zustand) vorgesehen. Die Bankette werden in Abhängigkeit vom zu erwartenden Begegnungsverkehr mit jeweils 0,50 m befahrbarer Breite angelegt. Die Breiten werden für jeden Weg im Bauwerksverzeichnis angegeben. Auszubauende Wege im Sinne der Grundsätze und Richtlinien sind im Vorhabensbereich nicht vorhanden.

Die Dimensionierung der Standardbauweisen wird grundsätzlich für jeden Weg gesondert vorgenommen. Sie richtet sich zunächst nach dem ursprünglichen Zustand des Weges hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit. Der zugehörige Aufbau wird dann unter zusätzlicher Berücksichtigung der neu ermittelten Beanspruchung und der Tragfähigkeit des Untergrundes entsprechend ausgewählt. Die Beanspruchung hängt von der Anzahl der Überfahrten, der Funktion im Wegenetz, der maßgebenden Achslast und dem Schwierigkeitsgrad ab und wird im Einzelfall ermittelt.

Dasselbe gilt sinngemäß auch für die im Zuge der Wiederherstellung bzw. Ergänzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgesehenen Brückenbauwerke.

In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung des anschließenden Wirtschaftsweges werden Überführungen mindestens mit einer lichten Weite von 4,50 m zwischen den Geländern angelegt. Unterführungen werden mindestens mit einer lichten Weite von 5,50 m zwischen festen Einbauten (z.B. Widerlagern) angelegt. Bei Engstellen sonstiger Art wird mindestens eine lichte Weite von 4,50 m zwischen den Hindernissen freigehalten.

Sollte der jeweilige Baulastträger (z.B. Gemeinde) eine Erhöhung des Standards der wiederherzustellenden Verkehrsflächen wünschen, ist der Vorhabenträger grundsätzlich bereit, dies gegen Erstattung der entsprechenden Mehrkosten im Rahmen der Abwicklung der Baumaßnahme baulich mit umzusetzen.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings davon aus, dass das nach den festgestellten Plänen vorgesehene Ersatzwegenetz sowohl hinsichtlich des künftigen Wegenetzes und auch hinsichtlich der Dimensionierung bzw. des Wegeaufbaus ausreichend bemessen ist, so dass zu Lasten des Baulastträgers der B 173 neu keine zusätzlichen Wegeabschnitte herzustellen sind.

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst bzw. ist gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG nicht gesondert erforderlich.

Die Erlaubnis zur Rodung ist zu erteilen, sofern keine Versagungsgründe gemäß Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG vorliegen. Die Abs. 4 bis 7 dieses Artikels sind im Planfeststellungsverfahren sinngemäß zu beachten.

Auf rund 2,1 ha Fläche ist für die Ausführung des festgestellten Bauvorhabens die Rodung von Wald erforderlich; darüber hinaus werden etwa 0,2 ha Wald vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen.

Die Bestände im Bereich der geplanten Retentionsflächen sind überwiegend jüngere Nadelholzbestände, die zum Teil als Christbaumkulturen angelegt wurden. Besondere Waldfunktionen liegen nicht vor, andere Versagungsgründe gegen eine Rodung sind aus forstlicher Sicht nicht erkennbar. Die geplante Ergänzung der vorhandenen Auwaldreste in diesem Bereich durch die Neuanlage von ca. 0,35 ha Auwald wird zudem aus forstlicher Sicht begrüßt.

- 2.3.7.2.3 Die unter Teil A Ziffer 5.6.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflage berücksichtigt eine Anregung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth (Stellungnahme vom 12.05.2011) aus forstlicher Sicht.
- 2.3.7.2.4 Ein Verzicht auf die Planfeststellung der für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept sowie für den Ausgleich des verlorengehenden Hochwasserretentionsraumes vorgesehenen Maßnahmen bzw. der hierfür erforderlichen Grundstücksflächen, wie dies der Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg, in seiner Stellungnahme vom 12.05.2011 gefordert hat, ist nicht möglich bzw. im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt.
- 2.3.7.2.4.1 In Ergänzung zu den obigen Ausführungen unter Teil C Ziffer 2.3.2 ist hierzu seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals zu bekräftigen, dass der Gesamtflächenbedarf des Straßenbauvorhabens neben den Flächen für den Straßenbau selbst auch die Fläche für die Retentionsraumschaffung, für ar-

tenschutzrechtliche Belange und für Ausgleichsflächen wegen der Beeinträchtigungen des sonstigen Naturhaushaltes, die in den einschlägigen Naturschutzgesetzen verpflichtend vorgeschrieben sind, beinhaltet. Dort ist festgelegt, dass der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die dazu benötigten Flächen müssen für eine wirksame Kompensation einen räumlichen Bezug zu den jeweils erfolgten Eingriffen haben, um den Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes zu genügen. In § 15 Abs. 2 BNatSchG heißt es dazu, dass eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Auf eine Planfeststellung der Flächen für die rechtlich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann somit nicht verzichtet werden, weil ansonsten die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen und Bedingungen für die Zulassung des Straßenbauvorhabens nicht geschaffen werden können.

Darüber hinaus gilt, dass Flächen für die Erbringung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich eingriffsnah liegen müssen, um den rechtlichen und fachlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes an eine ausreichende Kompensation der Eingriffe zu genügen.

Betroffener Naturraum ist hier die Gewässeraue des betroffenen Rodachabschnittes. Diese Aussagen gelten sinngemäß auch für den vorgeschriebenen Ausgleich von Retentionsraum. Eingriffe in die Hochwasserverhältnisse können, hydraulisch bedingt, nur direkt vor Ort und nicht in anderen Flusssystemen oder anderen Landesteilen ausgeglichen werden. Auch lässt sich das betroffene Landschaftsbild nicht an beliebiger Stelle wiederherstellen bzw. ausgleichen. Und bestimmte Funktionen im Naturhaushalt können selbstverständlich auch nur direkt vor Ort ausgeglichen werden.

Die Funktionen, die nicht zwingend vor Ort ausgeglichen werden müssen, werden nach dem festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept jedoch in der Regel abseits der unmittelbaren Eingriffe auf eigenen Flächen der Straßenbauverwaltung ausgeglichen. In der Planunterlage Nr. 12.2 Blatt Nr. 4 sind die zugehörigen Maßnahmen im Einzelnen dargestellt.

Sofern die bayerische Kulturlandstiftung geeignete Flächen in den oben angegebenen Räumen besitzt, hat sich der Straßenbaulastträger bereit erklärt, deren Eignung für das Vorhaben zu prüfen.

Die Gestaltungsgrünflächen im direkten Umfeld der Straßentrasse eignen sich aufgrund zwangsläufig vorhandener betriebsbedingter Einflüsse naturgemäß nicht zur Anlage von Ausgleichsflächen für Beeinträchtigungen ökologisch hochwertiger Biotopflächen oder entsprechender störungsempfindlicher Tierarten.

- 2.3.7.2.4.2 Dem Antrag, den Teil der B 173 neu, der künftig als Kraftfahrstraße betrieben werden soll, auch zur Benutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben, wird nicht entsprochen.

Dieser künftige Abschnitt der B 173 neu mit dem vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 11,5 + mit Überholfahrstreifen muss zur Ausnutzung seiner Sicherheits- und Betriebsvorteile als Kraftfahrstraße betrieben werden. Der langsame Verkehr muss deshalb zwischen den Einmündungen der Straße "Im Gries" und der Anschlussstelle Zeyern auf zumutbaren Ersatzwegen geführt werden. In der Planunterlage 1 - Erläuterungsbericht - ist das vorgesehene Ersatzwegenetz ausführlich beschrieben. Damit wird der langsame land- und forstwirtschaftliche Verkehr über die Ortsstraße "Im Gries", die B 173 alt und die GVS Zeyern-Roßlach geführt. Diese gut ausgebauten bzw. z.T. neu errichteten Straßen sind für die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs als ausreichend, geeignet und auch zumutbar zu qualifizieren.

Bei der Planung wurden die bestehenden Wegebeziehungen soweit wie möglich erhalten bzw. in der Art neu angelegt, dass keine erheblichen Umwege entstehen. Durch Quermöglichkeiten sowie Parallel- und Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten. Das geänderte Wegenetz ist auch künftig geeignet, die Flur im erforderlichen und ausreichenden Umfang zu erschließen. Insoweit ist dieses Konzept bereits als in sich schlüssig anzusehen.

- 2.3.7.2.4.3 Dem weiteren Antrag, für die vorgesehenen Feld- und Waldwege höhere Ausbaustandards einschließlich einer bituminösen Befestigung der Hauptwirtschaftswege zugrunde zu legen, kann ebenfalls nicht gefolgt werden.

Hinsichtlich Umfang und Dimensionierung des vorgesehenen Ersatzwegenetzes wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffern 4.3.6 und 4.3.7 von Planunterlage 1 - Erläuterungsbericht - verwiesen und zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen zu einer gleichlautenden Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth. Danach sind keine weitergehenden Verbesserungen bzw. Ergänzungen am vorgesehenen Ersatzwegenetz veranlasst, auch wenn seitens der Planfeststellungsbehörde durchaus eingeräumt wird, dass die Zwänge und Entwicklungen in der Land- und Forstwirtschaft, die meist auch mit immer größer werdenden Betriebsflächen einhergehen, immer längere Wegstrecken für den einzelnen Landwirt bedingen und letztendlich nur durch die natürlicherweise endliche Arbeitszeit begrenzt werden. Um Arbeitszeit einzusparen, wird vor allem eine ausreichende Maschinenausstattung benötigt. Um deren Vorteile nicht nur auf den Flächen sel-

ber, sondern auch auf den zuführenden Wegestrecken nutzen zu können, ist eine bessere bzw. schnellere Befahrbarkeit der Wege durchaus wünschenswert. Es ist aber nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, den baulichen Standard des vorhandenen Wegenetzes zu erhöhen.

Eine entsprechende Abstandsregelung bei Pflanzmaßnahmen durch die Straßenbauverwaltung wurde in Teil A Ziffer 5.6.5 als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- 2.3.7.2.4.4 Die weitere Forderung, die in der Planung vorgesehenen offenen Gräben zur Straßenoberflächenabwasserableitung weitestgehend zu verrohren, wird hingegen zurückgewiesen.

Es lässt sich zwar nicht grundsätzlich ausschließen bzw. vermeiden, dass die Ausführung der Straßenentwässerungseinrichtungen als offene Gräben bei benachbarten landwirtschaftlich genutzten Flurstücken zu Bewirtschaftungsschwernissen führen kann. Dass damit Unfallquellen geschaffen werden sollen, denen mit einer Verrohrung begegnet werden soll, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde hingegen nicht.

Die offenen Grabenableitungen und Gewässerführungen sind Teil des ökologischen Gesamtkonzeptes zur naturnahen Gestaltung des Straßenumfeldes. Die hierdurch geschaffenen Strukturen und linearen Lebensräume dienen der Fauna und Flora als Verbundlinien und vermitteln zudem einen abwechslungsreichen Landschaftseindruck. Die Verrohrung von Entwässerungsgräben und Oberflächengewässern ist demgegenüber aus Sicht des Naturhaushaltes als eine zu vermeidende Verschlechterung anzusehen und auch im Übrigen aus wasserrechtlicher Sicht nicht zulässig, da durch die offenen Wasserläufe auch die qualitative Vorreinigung des anfallenden Fahrbahnabwassers erfolgen soll. Die offenen Graben- und Gewässerläufe werden auch aus naturschutzfachlicher Sicht ausdrücklich begrüßt. Einer weitergehenden Verrohrung kann daher nicht zugestimmt werden.

- 2.3.7.2.4.5 Die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Landwirte bzw. Flurstückseigentümer wird nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde in keinem einzigen Fall in existenzieller Weise bedroht. Dass die benachbarten Flurstückseigentümer im Laufe der Zeit gewisse Beeinträchtigungen hinnehmen müssen, ist Folge der Situationsgebundenheit eines Flurstückes und hält sich im Rahmen der zulässigen Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes) unterhalb der Schwelle, bei deren Erreichung die Zweck - Mittel - Relation im Sinne der Verhältnismäßigkeit des Eingriffes nicht mehr gewahrt wäre. Ökologische Argumente sollten insoweit auch im Rahmen der konventionellen Landwirtschaft Beachtung finden.

Eine unzumutbare Beeinträchtigung biologisch wirtschaftender Landwirtschaftsbetriebe durch die Ausführung des planfestgestellten Vorhabens liegt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht vor.

Nur ein biologisch wirtschaftender Betrieb hat diese Problematik im Anhörungsverfahren vorgebracht. Eine Überprüfung dieses Vorbringens hat allerdings ergeben, dass insoweit eine Existenzbeeinträchtigung bzw. -gefährdung nicht zu befürchten ist.

Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde eingeräumt, dass die Umstellung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf eine biologische Landwirtschaft eine gewisse Zeit braucht und insofern auch zusätzliche Kosten verursachen kann.

Für derartige, unmittelbar durch die Grundinanspruchnahme oder Grundabtretung entstehenden Nachteile, gilt allerdings ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hier nicht erfolgen können. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Inanspruchnahme oder Enteignung eintretenden Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG).

Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder in einem evtl. Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Soweit in diesem Zusammenhang die Befürchtung geäußert wurde, dass durch den B 173 - Ausbau die Abgasbelastung derart ansteigen wird, dass die aus den an die Straße angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen gewonnenen Ernteerzeugnisse sich qualitativ verschlechtern und damit künftig schlechter absetzbar seien, wird dieser Einwand als unbegründet zurückgewiesen.

Nach wissenschaftlichen Untersuchungen beschränkt sich die Belastung von Nahrungs- und Futterpflanzen selbst an Autobahnen auf ein schmales Band, das in etwa dem Spritzwasserbereich entspricht. Die Schadstoffgehalte nehmen sehr rasch mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn ab. Erhöhte Gehalte an Blei oder Cadmium in Böden und im Aufwuchs sind nur in schmalen Streifen von 1 - 2 m Breite entlang von Straßen vorzufinden, soweit deren Verkehrsbelastung über 20.000 Kraftfahrzeuge/Tag liegt (zum Vergleich: Verkehrsaufkommen der B 173 neu im Prognosejahr 2025 rund 11.000 Kfz/Tag).

Der künftige Abstand der landwirtschaftlich genutzten Flächen zum Fahrbahnrand der B 173 beträgt auf freier Strecke (außerhalb von Bauwerken) im ungünstigsten Fall mindestens 5,0 m, im Regelfall jedoch deutlich mehr. Dazu kommt noch, dass es sich hier "nur" um eine Bundesstraße mit einer gegenüber einer Autobahn wesentlich geringeren Verkehrsbelastung handelt. Deshalb ist eine qualitative Verschlechterung der Ernteerzeugnisse nicht zu erwarten bzw. zu befürchten.

Nach den der Planfeststellungsbehörde bekannten Richtlinien für den naturgemäßen Anbau gibt es - auch seitens privater Erzeugerorganisationen - kei-

ne Beschränkungen für einen ökologischen Anbau von landwirtschaftlichen Erzeugnissen bzw. Feldfrüchten neben Bundesstraßen.

2.3.7.2.4.6 Auf die Ausführung des Vorhabens muss auch wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht verzichtet werden. Eine erheblich schonendere Trassierung ist aus den in C 2.2 und C 2.3 genannten Gründen nicht möglich bzw. nicht vertretbar. Die Gestaltung des Vorhabens muss auch im Hinblick auf das Jagdausübungsrecht nicht weiter optimiert bzw. ergänzt werden.

Das den Jagdgenossenschaften und hier der Jagdgenossenschaft Zeyern, vertreten durch den Jagdvorsteher, gem. § 8 Abs. 5 BJagdG zustehende gemeinschaftliche Jagdausübungsrecht stellt ein vermögenswertes privates Recht dar, das zu den sonstigen Rechten im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB gehört und als konkrete subjektive Rechtsposition, die der Jagdgenossenschaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz von Art. 14 des Grundgesetzes genießt (BGH, Urteil vom 20.01.2000 - III ZR 110/99).

Durch die Verlegung der Bundesstraße 173 wird rein rechtlich der Jagdbezirk nicht verkleinert, da die Flächen der Bundesstraße nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechtes würde durch den Bau der Bundesstraße 173 erst dann entstehen, wenn der neue Trassenverlauf die Jagdausübung im restlichen Jagdbezirk beeinträchtigen würde und/oder die Jagd auf der Trassenfläche nicht mehr ausgeübt werden könnte.

Die B 173 verläuft im Vorhabensbereich bislang über die freie Feldflur und durch die geschlossene Ortslage von Zeyern. Aufgrund dieser Bedingungen bildeten sich hier keine nennenswerten Wildwechselstellen aus. Zumindest ist in den letzten 10 Jahren kein Wildunfall offiziell aufgezeichnet worden. Erst nördlich von Zeyern, in Bereichen, in denen Waldflächen bis an die Bundesstraße reichen, tritt vermehrt Wildwechsel auf.

Die neue Trasse der B 173 verläuft in ähnlicher Lage zunächst durch die freie Feld- und Wiesenflur südlich von Zeyern, am Rande der Ortslage von Zeyern vorbei, um nördlich von Zeyern wieder an die bestehende Straßentrasse anzuschließen. Auch hier muss nicht mit vermehrtem Wildwechsel gerechnet werden. Die Wildverluste werden daher voraussichtlich auch nicht zunehmen. Im Vorhabensbereich wird deshalb seitens des Staatlichen Bauamtes Bamberg entlang der B 173 zunächst keine besondere Gestaltungsmaßnahme bzw. kein Wildschutzzäun vorgesehen. Hierzu wird auf die eingeführten Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzäun-Richtlinien -WSchuZR 1985 - 2005) verwiesen, wobei allerdings darauf hinzuweisen ist, dass Wildschutzzäune regelmäßig nicht als Schutzmaßnahme im Sinne des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG zu behandeln sind und insofern auch keine Verkehrsanlagen im Sinne des § 1 Abs. 4 Ziffern 3 und 4 FStrG darstellen.

Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen i.d.R. als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien - etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten - unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der bereits zitierten Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR) des Bundesverkehrsministeriums vom Juli 1985.

Wechselmöglichkeiten für Wildarten unterschiedlicher Größe (z.B. Niederwild, Rehwild) bestehen künftig im Rahmen der Ortsumgehung Zeyern dennoch, und zwar am Durchlass (DN 1200) südlich von Zeyern, an der neuen Rodachbrücke und am Flutdurchlass nördlich der Rodach. Nachteilige Auswirkungen auf den betroffenen Jagdbezirk sind diesbezüglich nicht zu erkennen.

Die künftigen Verkehre werden gegenüber dem derzeitigen Stand nur geringfügig zunehmen (Analysefall DTV 2007 rd. 10.500 Kfz/24h/Prognosenullfall DTV 2025 rd. 11.100 Kfz/24h), so dass ein nennenswerter Anstieg der Lärmbelastung nicht zu erwarten ist. Die Lärmbelastung wird lediglich von der Talmitte an den Talrand verlagert, was keine nachteiligen Auswirkungen auf den Jagdbezirk mit sich bringt.

Obwohl grundsätzlich die Flächen der Bundesstraße – wie bereits erwähnt – nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind, was bedeutet, dass rein rechtlich gesehen der Jagdbezirk nicht verkleinert wird, wird aber eingeräumt, dass die Flächen im Bereich hoher Dammlagen bzw. die Flächen für die vorgesehenen Lärmschutzanlagen künftig faktisch nicht mehr für jagdliche Zwecke zur Verfügung stehen.

Eine Entschädigung für den "faktischen Flächenverlust" kann aber nur dann gewährt werden, wenn bei einer Neuverpachtung die Pacht für den Jagdbezirk als Folge des Straßenbaues sinkt. Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Baus von Straßen ist aber nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. Urteil vom 15.02.1996, Az. III ZR 143/94) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären, das zusammen mit den Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt wird. In diesem Verfahren wird die Jagdgenossenschaft Zeyern nach Auflage A 5.8.3 des Beschlusstextes offiziell beteiligt werden.

2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Teil A 5.1 wird verwiesen.

Die Forderung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH (Schreiben vom 04.04.2011) und der E.ON Bayern AG (Schreiben vom 13.04.2011) nach rechtzeitiger Information ist mit den Auflagen A 5.1.1 bzw. A 5.1.2 berücksichtigt.

Eine rechtzeitige Abstimmung und Information wegen der Verlegungs- und Anpassungsarbeiten bzw. Schutzmaßnahmen an der Fernwasserleitung ("Bamberger Ast") der Fernwasserversorgung Oberfranken – FWO -, Ruppen 30, 96317 Kronach (Schreiben vom 05.05.2011) ist unter A 5.1.3 angeordnet. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Maßnahmen einvernehmlich abgewickelt werden können.

Die Auflage A 5.1.4 trägt den Belangen der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, in der Stellungnahme vom 11.05.2011 Rechnung und ermöglicht ebenfalls, dass die erforderlichen Verlegungs-, Anpassungs- und Schutzmaßnahmen der Anlagen der E.ON Netz GmbH termingerecht eingeleitet und durchgeführt werden können.

2.3.8.2 Straßenverkehrsrechtliche Belange

Der Anregung des Landratsamtes Kronach (Schreiben vom 28.04.2011), am nördlichen Ortsausgang von Zeyern eine Anbindung mittels Beschleunigungsspur allein in Richtung Wallenfels anzulegen, wird nicht gefolgt.

Die geplante Knotenpunktsform für die Verknüpfung der B 173 neu mit der GVS Zeyern-Roßlach gemäß lfd. Nr. 80 BV ist als Einmündung regelgerecht ausgebildet und auch für die vorhandene bzw. prognostizierte Verkehrsstärke der Linkseinbieger ausreichend leistungsfähig.

Einmündungen bzw. alle Knotenpunktsformen können bei bestimmten Verhältnissen potentiell unsicher sein bzw. werden, vor allem dann, wenn keine ausreichenden Sichtverhältnisse gegeben sind. Hier sind jedoch keine derartigen Defizite zu erkennen.

Die Anschlussstelle Zeyern wird künftig ausreichend beschildert und gut erkennbar sein, während eine nördliche Einfahrt nicht angekündigt wird und von den Verkehrsteilnehmern auf der B 3173 nach Passieren der Anschlussstelle Zeyern auch nicht mehr erwartet würde. Auf die unübersichtliche Wegweisung zur B 173 bzw. den verschiedenen Richtungen in Zeyern und die damit verbundenen Probleme mit Falschfahrern, die am Ortsende auch eine Auffahrtsmöglichkeit nach Süden vermuten und dann ungünstigstenfalls auch dorthin einbiegen, ist in diesem Zusammenhang ebenfalls hinzuweisen.

Die Nebenbestimmung unter Teil A Ziffer 5.1.5 des Beschlusstextes trägt ebenfalls einer Anregung des Landratsamtes Kronach in abfallwirtschaftlicher Hinsicht Rechnung.

2.3.8.3 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 5.7.1.1 bis 5.7.1.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 16.05.2011 Rechnung und berücksichtigen denkmalpflegerische Belange.

Sie entsprechen insoweit den vereinbarten Grundsätzen zwischen dem beteiligten Staatsministerium des Innern und dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst sowie dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege über den Umgang mit Bodendenkmälern beim Straßenbau.

2.3.8.4 Fischereiliche Belange

Die unter Teil A Ziffern 5.7.2.1 bis 5.7.2.5 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen fischereiliche Belange und tragen insoweit der Stellungnahme des Bezirks Oberfranken - Fischereifachberatung - vom 13.05.2011 Rechnung.

Die Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer konnten sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens am Verfahren beteiligen.

Die angeregte Aufnahme einer Entschädigungsregelung in diesen Planfeststellungsbeschluss war allerdings nicht angezeigt. Soweit durch den Bau und den Betrieb der künftigen Ortsumgehung von Zeyern im Zuge der B 173 von einem Betroffenen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden, gelten hierfür die allgemeinen Regeln des Zivilrechts. Zum Schadensersatz ist danach grundsätzlich der unmittelbare Verursacher eines Schadens und nicht der Vorhabenträger oder Straßenbaulastträger verpflichtet. Gutachtenkosten sind insoweit Teil des festgestellten Schadens. D.h., nur wenn der Baulastträger der Straße zum Schadensersatz verpflichtet ist, erstattet er einen etwaig auftretenden Schaden einschließlich der notwendigen Gutachtenkosten.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

2.4.1.1 Flächenverlust

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Bauvorhaben beträgt rd. 27,120 ha; nachdem darin rd. 5,879 ha bereits derzeitige Straßenflächen (einschließlich Begleitgrün) enthalten sind, werden letztlich rd. 21,241 ha Fläche neu aus Privateigentum benötigt. In dieser Fläche ist allerdings der Bedarf für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie für den Retentions-

flächenausgleich (um die bisherigen Hochwasserabflussverhältnisse im Talraum der Rodach nicht nachteilig zu verändern) enthalten.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum privater Beteiligter können durch eine andere Trassenvariante, eine schonendere Linienführung im Grund- wie auch im Aufriss, eine andere Querschnittsgestaltung oder ähnlichem nicht verringert werden. Hierauf wurde bereits mehrfach in den Gründen dieser Entscheidung näher eingegangen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird insoweit Bezug genommen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (aus Art. 14 bzw. 12 GG), sondern auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u.a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z.B. ein als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zu Gunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rd. 20.000 €/Jahr) oder sogar der Entnahmen für die Lebenshaltung (rd. 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rd. 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o.ä. keine Existenzgrundlage dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z.B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen oder Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

Derartige "auslaufende Betriebe" sind allerdings nach dem Vorbringen im Anhörungsverfahren nicht betroffen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Der erste Betrieb (Landwirt P 05 – die entsprechenden Daten ergeben sich aus den bei der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Akten, der Name sowie weitere Daten dieses Landwirts werden im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses aus Datenschutzgründen nicht genannt), der im Anhörungsverfahren eine Existenzgefährdung seines Betriebes geltend gemacht hat, ist bei nachhaltiger Betrachtung der derzeitigen Situation bereits vor dem straßenbaubedingten Eingriff nicht als existenzfähiger Betrieb anzusehen.

Aufgrund der zur Verfügung gestellten Betriebsdaten ist davon auszugehen, dass der Betrieb derzeit als Nebenerwerbsbetrieb geführt wird und der Betriebsinhaber den überwiegenden Lebensunterhalt aus einer landwirtschaftsfremden beruflichen Tätigkeit bestreitet. Der Betriebsinhaber gibt an, dass er beabsichtige, den Betrieb zukünftig in einen Vollerwerbsbetrieb umzuwandeln. Aufgrund der derzeit geringen Betriebsfläche erscheint dies in einem überschaubaren Zeitraum eher unwahrscheinlich, zumal derzeit freie Pachtflächen im dortigen Raum ebenfalls nur in geringem Umfang zur Verfügung stehen. Aufgrund der derzeitigen geringen Betriebsgröße entspricht der vorhabensbedingte Grundverlust zwar rd. 12,61 % der derzeitigen Eigentumsfläche, was allerdings letztlich "nur" einem durchschnittlichen Deckungsbeitragsverlust von rd. 1.500 €/Jahr entspricht. Eine derartige Reduzierung des Betriebsergebnisses wäre für jeden gesunden Betrieb hinnehmbar bzw. ausgleichbar und stellt deshalb nach den o.g. Grundsätzen keine Existenzgefährdung dar. Es ist in diesem Fall letztlich davon auszugehen, dass der betroffene landwirtschaftliche (Neben-)Erwerbsbetrieb derzeit und auch künftig nicht in der Lage ist (sein wird), als Vollerwerbsbetrieb das Familieneinkommen zu sichern. Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme führt somit für diesen Betrieb nicht ursächlich zu einer Existenzgefährdung.

Beim zweiten Betrieb (Landwirt P – 31 -, nähere Daten werden ebenfalls aus Datenschutzgründen an dieser Stelle nicht genannt) hat die Überprüfung des Einwandes der Existenzgefährdung ergeben, dass der Betriebsinhaber keine Eigentumsflächen, sondern lediglich Pachtflächen in einer Größenordnung von etwas weniger als 1 ha durch die Straßenbaumaßnahme verliert.

Der Verlust von Pachtflächen in der Größenordnung von 0,78 % der gesamten bewirtschafteten Fläche ist vom Betriebsinhaber nach den obigen Grundsätzen – auch ohne vertiefende Untersuchung – ohne existenzielle Beeinträchtigungen zu verkraften.

Der Bayer. Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 19.10.1993 Az: 8 A93.40002 die Auffassung vertreten, dass nach allgemeiner Erfahrung Abtretungsverluste bis ca. 5 % der gesamten bewirtschafteten Fläche einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel noch nicht gefährden. Bestätigt wurde diese 5%-Schwelle durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Az: 9 A13/08, vom 14.04.2010).

Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es in keinem Fall zu einer existenziellen Beeinträchtigung bzw. Vernichtung eines derzeit bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes durch den Bau der Ortsumgehung Zeyern kommen wird. Doch selbst dann, wenn es durch den Bau der Ortsumgehung Zeyern im Einzelfall dennoch zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes kommen würde, wofür – wie bereits ausgeführt – derzeit keinerlei Anhaltspunkte vorliegen, wären die für die Verwirklichung des Bauvorhabens im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als so gewichtig einzustufen, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange, ggf. sogar bis hin zu einer einzelnen Existenzvernichtung durchsetzen würden, solange dadurch nicht die örtliche landwirtschaftliche Struktur zerstört würde. Dieser Fall wird hier jedoch – wie angeführt – mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.

Aufgrund des Flächenbedarfs für das Straßenbauvorhaben ist grundsätzlich auch nicht auszuschließen, dass künftig auch Pachtflächen entfallen werden. Entstehende Vermögensnachteile werden bei Inanspruchnahme von Flächen vor Ablauf eines Pachtvertrages grundsätzlich durch eine im Einzelfall zu berechnende Pachtaufhebungsentschädigung ausgeglichen. Eine endgültige Regelung wird auch hier erst in den gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen getroffen werden können.

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchs-

grundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW, 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann – mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

Verkehrslärmschutzanträge bzw. –auflagen sind unter C 2.3.4.1.5 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (wie Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

Bei der Nebenbestimmung 5.8.1 unter Teil A des Beschlusstexts handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht.

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 des BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungs-

behörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis einer Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268).

Dies wurde vorstehend unter C 2.4.1.1 letztlich bejaht, obwohl die Planfeststellungsbehörde in diesem Fall davon ausgeht, dass die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme bei keinem betroffenen Landwirt zu einer Existenzgefährdung führen wird.

2.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8 a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8 a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke auf jeden Fall jedoch sichergestellt.

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 5.6.5 klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör einer Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, Kommentar zum BayStrWG, Loseblattsammlung, Stand 15.09.2011, Art. 17 Rd.Nr. 54).

Unabhängig von diesen Erwägungen hat sich das Staatliche Bauamt Bamberg bereit erklärt, bei den straßen- und wegebegleitenden Pflanzungen – ebenso wie bei den sonstigen in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Pflanzungsmaßnahmen – mindestens die Abstände der Art. 47 bis 50 AGBGB einzuhalten. Dabei wird auf die Nutzung der angrenzenden Flurstücke soweit wie möglich Rücksicht genommen. Auf Auflage A 5.6.5 wird verwiesen. Abstände wie bei Erstaufforstungen sind hingegen nicht einzuhalten; diesbezügliche Forderungen werden zurückgewiesen.

2.4.1.3 Dammhöhe in der Rodachau

Mehrere private Betroffene sprachen sich entschieden gegen den Verlauf der Ortsumgehung Zeyern der B 173 neu im Rodachtal aus, insbesondere wegen der teilweise entstehenden Dammhöhen von über 10 m über Gelände. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit ein mögliches "Tieferlegungspotential" des Fahrbahndammes der B 173 in der Rodachau nochmals überprüfen lassen (Schreiben des Staatl. Bauamtes Bamberg vom 28.06.2012). Diese Überprüfung führte zu folgenden Ergebnissen:

Die Linienführung der B 173 neu im Rodachtal westlich von Zeyern wird durch folgende "Zwangspunkte" bzw. Aspekte, die die Höhe des Straßendamms ergeben und das Tieferlegungspotential eng begrenzen, bestimmt.

Diese Aspekte sind zum einen

- die Kreuzung der B 173 mit der Rodach,
- die Kreuzung der B 173 mit der GVS Zeyern-Roßlach,
- die Entwurfs Elemente des Höhenplanes sowie
- die Erschließung der Flur zwischen der B 173 neu und der Rodach südwestlich von Zeyern.

Was die Kreuzung der B 173 mit der Rodach betrifft, ist diese wiederum abhängig von der

- lichten Weite und Höhe für den Hochwasserabfluss,
- einer wirtschaftlichen Bauwerkskonstruktion und der
- lichten Höhe für Tierquerungen.

Zur lichten Weite und Höhe für den Hochwasserabfluss ist anzumerken, dass die Gewässer- und Geländebeziehungen bei seltenen bzw. größeren Hochwasserereignissen einen Wasserabfluss sowohl im Gewässer als auch in den Vorländern, und hier vor allem im linken (südlich gelegenen) Vorland bedingen. Die Straßentrasse wird künftig in schleifendem Schnitt diese Abflusswege kreuzen. Oberhalb der Kreuzung liegen rückstaugefährdete bebaute Bereiche. Die Wiederholungszeitspanne des Bemessungshochwassers zur Bemessung des Durchflussquerschnittes wurde deswegen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach auf 100 Jahre festgelegt. Daraus ergibt sich ein maßgebender Hochwasserabfluss eines Hochwasserereignisses mit einer einhundertjährigen Wiederkehrwahrscheinlichkeit (HQ_{100}).

Die Bemessung des Durchflussquerschnittes hat ergeben, dass zum Ausgleich der Hochwasserbeziehungen ein Kreuzungsbauwerk mit einer lichten Abflussweite von rd. 97 m benötigt wird. Davon müssen rd. 65 m im linken (südlich gelegenen) Vorland vorgehalten werden.

Die Anforderung an die Sicherheit des Kreuzungsbauwerkes gegen Zerstörung erfordert einen Freibord von 1,00 m zwischen dem maßgebenden Hochwasserspiegel und dessen Konstruktionsunterkante. Der Wasserspiegel des Bemessungshochwassers (HQ₁₀₀) liegt ca. 1,00 m über dem linken Vorland. Insgesamt ergibt sich daraus eine lichte Mindesthöhe von 2,00 m über dem linken Vorland.

Zum Aspekt einer wirtschaftlichen Bauwerkskonstruktion ist auszuführen, dass das Brückenbauwerk über das Abflusssystem der Rodach bei einer notwendigen lichten Weite zwischen den Widerlagern einschließlich Pfeiler von rd. 97 m für den Abfluss aus statischen und wirtschaftlichen Gründen mit mehreren Brückenfeldern gebaut werden muss. Die Rodach muss aus hydraulischen Gründen im rechten (nördlich gelegenen) Bereich der Brücke durchgeleitet werden. Aus den gleichen Gründen sollen deshalb keine Brückenpfeiler direkt im Flusslauf der Rodach stehen. Diese Vorgaben bedingen wiederum eine lichte Weite des rechten Brückenfeldes von etwa 30 bis 35 m. Aus statischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Gründen sollen die Brückenfelder bzw. deren Stützweiten annähernd symmetrisch verteilt werden. Aus der gesamten lichten Abflussweite von rd. 97 m ergeben sich danach drei Brückenfelder zu je 33 m Stützweite. Die Konstruktionshöhe bzw. Überbaustärke der Brücke ergibt sich in Abhängigkeit von der Anzahl der Brückenfelder, der maximalen Stützweite und der gewählten Konstruktion nach einer statischen Berechnung. Die einfachste und wirtschaftlichste Konstruktionsweise (parallelgurtiger Brückenträger) erfordert eine Überbaustärke von mindestens 1,70 m. Die Überbaustärke in Brückenmitte könnte allenfalls durch gestalterische Maßnahmen um etwa 10 cm auf 1,60 m reduziert werden.

Das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ, Ausgabe 2008) enthält die entsprechenden Hinweise für die erforderlichen lichten Höhen, die bei potentiellen Tierquerungen einzuhalten sind.

Enge und dunkle Bauwerke werden in der Regel von Wildtieren gemieden. Insbesondere wirken dunkle Brückenöffnungen als Sichtbarrieren für tagaktive Vögel, die entsprechende Umkehrreaktionen hervorrufen. Erst Bauwerke ab 4 bis 5 m lichter Höhe werden von gewässerbegleitenden Vogelarten, wie der hier vorkommenden Bachstelze, Wasseramsel und Eisvogel, aber auch von anderen Amselarten und einigen Meisenarten, unterflogen. Im Bereich der Rodach muss die lichte Höhe der Brücke daher mindestens 4,00 m betragen. Die über bzw. entlang der Rodach fliegenden Fledermausarten benötigen eine lichte Höhe der Gewässerunterführung von größer 3,00 m über dem mittleren Hochwasserspiegel, was hier einer lichten Höhe von etwa 3,50 m über Gelände entspricht.

Nördlich der dortigen Sportanlage im Bereich der Parkfläche kommen an Gehölzstrukturen gebundene Fledermausarten vor. Die Straßentrasse durchschneidet diese Strukturen. Zum Ausgleich bzw. zur Wiederherstellung der

traditionellen Flugrouten ist eine Überführung als Fledermausbrücke mit nutzbarer Breite von mindestens 8 m oder eine sonstige Unterführung mit einer lichten Höhe größer 4,50 m notwendig. Weil das Fledermausvorkommen in der Nähe der Rodachbrücke liegt und aus den vorgenannten Gründen für die Brücke bereits eine lichte Höhe von 4,00 m notwendig ist, hat sich der Vorhabenträger dazu entschieden, diese Fledermäuse im linken Feld der künftigen Rodachbrücke zu unterführen.

Zusammenfassend lässt sich hinsichtlich der notwendigen Kreuzung der B 173 mit der Rodach feststellen, dass sich die Mindesthöhe der Gradienten (bzw. die Mindesthöhe am Tiefrand der Brücke) über Gelände im Bereich der Kreuzung der B 173 mit der Rodach aus hydraulischen und konstruktiven Gründen zu rd. $2,00\text{ m} + 1,70\text{ m} = 3,70\text{ m}$ ergibt, was etwa einer Höhe von 340,20 m üNN entspricht.

Wegen der gewässerbegleitenden Vogel- und Fledermausarten ist im Bereich der Rodach (rechts Brückenfeld) eine Gradientenhöhe von mindestens $4,00\text{ m} + 1,70\text{ m} = 5,70\text{ m}$ notwendig, was etwa einer Höhe von 342,20 m üNN entspricht. Wegen der Umleitung strukturgebundener Fledermausarten ist im Bereich des linken Brückenfeldes eine Gradientenhöhe von rd. $4,50\text{ m} + 1,70\text{ m} = 6,20\text{ m}$ notwendig, was etwa einer Höhe von 342,40 m üNN entspricht.

Maßgebend für die Mindestgradientenhöhe der B 173 sind nach den vorstehenden Ausführungen die Vorgaben für das linke Brückenfeld. In der Planung liegt die Gradientenlinie hier bei etwa 342,70 m üNN. Insoweit würde das Tieferlegungspotential der B 173 bezüglich des Aspektes von notwendigen Tierquerungen maximal rd. 0,30 m betragen.

Die Ausgestaltung der künftigen Kreuzung der B 173 neu mit der GVS Zeyern-Roßlach wird hauptsächlich von den

- verkehrlichen Erfordernissen und
- den örtlichen Gegebenheiten bestimmt.

Zu den verkehrlichen Erfordernissen ist zu bemerken, dass die Kreuzung entsprechend der verkehrlichen Bedeutung der miteinander zu verknüpfenden Straßen anhand der geltenden Richtlinien als teilplangleicher Knotenpunkt ausgestaltet werden soll, an der die untergeordnete GVS die übergeordnete B 173 höhenfrei kreuzt und nur mittels einer Verbindungsrampe und höhen gleichen Einmündungen verbunden wird. Die verkehrliche Bedeutung der B 173 ist gegenüber der GVS so eindeutig größer, dass ein plangleicher Knotenpunkt hier nicht in Betracht kommt. Zudem ist der Anteil des kreuzenden Verkehrs auf der GVS Zeyern-Roßlach so groß, dass dessen höhenfreie Kreuzung aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend notwendig ist.

Aus planerischer Sicht war hinsichtlich der Ausgestaltung dieser Kreuzung nurmehr zwischen einer Über- oder Unterführung der GVS und der Anordnung

der entsprechenden Verbindungsrampe anhand der örtlichen Gegebenheiten zu entscheiden.

Es wurde dazu zunächst die tiefste mögliche Höhenlage der B 173 ermittelt. Das maßgebende Kriterium war hierbei eine ausreichende Überflutungssicherheit der B 173 gegenüber einem 100jährigen Hochwasserabfluss (HQ_{100}). Diese Sicherheit ist bei einem Freibord von 1,00 m zwischen dem einhundertjährigen Hochwasserabfluss und der Straßenoberkante gewährleistet. Der HQ_{100} -Wasserstand wurde im Bereich des ehemaligen Bahnüberganges der GVS zu 340,00 m üNN ermittelt. Die niedrigste mögliche Gradientenhöhe der B 173 liegt in diesem Bereich dann bei 341,00 m üNN. In der Planung liegt die Gradiente hier bei etwa 345,90 m üNN. Insofern würde das Tieferlegungspotential der B 173 im dortigen Bereich theoretisch rd. 4,90 m betragen.

Die Gradientenhöhe der bestehenden GVS liegt hier bei 341,70 m üNN und damit etwas über der niedrigsten möglichen Gradientenhöhe der B 173. Das ganze Tieferlegungspotenzial könnte nur dann ausgenutzt werden, wenn eine Überführung der GVS vorgesehen würde. Die notwendige lichte Durchfahrts Höhe durch ein Überführungsbauwerk der GVS beträgt bei Bundesstraßen 4,70 m, die Überbaustrecke rd. 1,00 m. In der Summe ergibt sich daraus eine erforderliche Gradientenhöhe der GVS zu 346,70 m üNN, was rd. 5,70 m über der derzeitigen Gradientenhöhe der GVS liegen würde. Die Konstruktion der Überführung hat dann ergeben, dass vor allem die östliche Rampe extrem steil werden und somit eine wenig ausgerundete Gradiente, ein sog. Katzenbuckel", mit unzureichenden Sichtverhältnissen entstehen würde. Die Anordnung der östlichen Rampe wäre im Bereich der Bebauung an der Ortsstraße "Am Ludwigsland" nur mit Stützmauern möglich, was u.a. dazu führen würde, dass keine der jetzigen Zufahrten mehr erhalten bleiben könnte und auch keine Wege mehr zur Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen an den Rampen der GVS angeschlossen werden könnten. An die westliche Rampe wäre der Anschluss der Verbindungsrampe zur B 173 erst im Bereich der derzeit vorhandenen Löschwasserteiche möglich.

Weil die Überführung der GVS über eine tiefer liegende B 173 nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die örtlichen Gegebenheiten mit sich bringt, wurde dieses Potential nicht genutzt. Stattdessen wurde eine Unterführung der GVS bzw. eine Überführung der B 173 geplant und zu deren Optimierung das Tieferlegungspotential der GVS nahezu vollständig ausgenutzt.

Dazu ist geplant, die GVS im Bereich der Kreuzungsstelle gegenüber dem derzeitigen Bestand im Mittel um ca. 1,70 m tiefer zu legen. Die dann erforderliche Änderung der derzeit im Straßenkörper verlaufenden Födelbachverrohrung wird dabei in Kauf genommen. Die Längsneigung der GVS liegt danach bei 0,7 %, was die Mindestlängsneigung für den hier vorhandenen Verwindungsbereich ist. Die Anwendung einer Schrägverwindung und gleichzeitige

Reduzierung der Längsneigung auf 0,5 % (Mindestlängsneigung wegen Borde im Bereich der Bebauung) würde ein zusätzliches Tieferlegungspotential von nur etwa 0,30 m ergeben. Dazu müsste der Ausrundungsradius bzw. die Tangentenlänge verkleinert werden bzw. die Längsneigung des Roßlacher Astes vergrößert werden. Insgesamt wären damit Sicherheitsnachteile verbunden, weshalb das Tieferlegungspotential um lediglich maximal weitere 30 cm nicht vollständig ausgenutzt wurde.

Die Längsneigungen der künftigen Gradienten der B 173 neu im Höhenplan resultieren vor allem aus Anforderungen an eine ausreichende Fahrbahntwässerung zur Vermeidung abflussschwacher Zonen. So müssen in dafür besonders gefährdeten Verwindungsbereichen bestimmte Mindestlängsneigungen nach RAS-L eingehalten werden.

Zwischen den Kreuzungsstellen der B 173 mit der Rodach und mit der GVS Zeyern-Roßlach wurde die Gradienten bereits mit diesen Mindestlängsneigungen trassiert, weil vor der Rodachbrücke bzw. nach der Unterführung der GVS jeweils Verwindungsbereiche liegen. Aus der Längsneigung der Gradienten kann daher kein Tieferlegungspotential gewonnen werden.

Zwischen den Kreuzungsstellen der B 173 mit der Rodach und der GVS Zeyern-Roßlach liegt eine Kuppe. Deren Ausrundungsparameter wurde bereits so groß gewählt, wie es aufgrund ihrer Nähe zur GVS-Kreuzung und richtliniengemäß möglich ist. Aus der Kuppenausrundung kann daher aus verkehrstechnischer Hinsicht kein weiteres Tieferlegungspotential gewonnen werden.

Beim Höhenverlauf des Fahrbahndammes der B 173 neu war aber auch der Aspekt einer ausreichenden Ersatzerschließung der Flur zwischen der B 173 neu und der Rodach südwestlich von Zeyern zu berücksichtigen.

Der derzeit dort bestehende Erschließungsweg für die Flur zwischen der B 173 neu und der Rodach südwestlich von Zeyern wird vom Straßendamm der B 173 neu überbaut. Das Ziel bei der Planung der Ersatzerschließung war die Anlage eines situationsgerechten Wegenetzes, so dass Um- und Mehrwege für die örtlich praktizierenden Landwirte begrenzt und Bewirtschaftungsschwernisse soweit wie möglich vermieden werden.

Hinsichtlich der weiteren Gewährleistung eines situationsgerechten Wegenetzes ist voranzustellen, dass die Flur zwischen der B 173 neu und der Rodach südwestlich von Zeyern in den Gemarkungen Oberrodach und Zeyern liegt. Der derzeit bestehende Erschließungsweg verläuft gemarkungsübergreifend entlang der ehemaligen Bahnlinie von Oberrodach nach Zeyern und erschließt dadurch beide Gemarkungen. Nördlich von Oberrodach ist der Weg mit der B 173 verknüpft und in Zeyern mit der Bahnhofstraße, so dass von beiden Ortschaften aus die landwirtschaftlichen Grundstücke in den jeweiligen Gemarkungen in ausreichender Weise angefahren werden können.

Weil die Trasse der B 173 neu in diesem Bereich ebenfalls weitgehend parallel zur ehemaligen Bahnlinie und zum bestehenden Erschließungsweg verläuft, ist geplant, den Ersatzerschließungsweg für die landwirtschaftliche Flur parallel verschoben entlang der Trasse der B 173 neu anzuordnen. Die Verknüpfung mit der B 173 wird in Richtung Oberrodach an die Einmündung der Ortsstraße "Im Gries" verschoben. Die Verknüpfung bei Zeyern erfolgt nach Unterführung durch die Rodachbrücke wieder mit der Bahnhofstraße. Die Kreuzungsstelle wurde u.a. deswegen in die Nähe des Rodachufers in das Mittelfeld der Brücke gelegt, weil hier bessere Sichtverhältnisse bei Begegnungsverkehr herrschen und das linke Brückenfeld allein den Fledermausquerungen dienen soll. Mit diesem Konzept können alle mit der Planung angestrebten Ziele erreicht und etwaige Nachteile vermieden werden.

Damit die geplante Rodachbrücke gleichzeitig als Unterführungsbauwerk dienen kann, soll bzw. muss die lichte Höhe im Mittelfeld 4,50 m betragen. Daraus ergibt sich eine Gradientenhöhe von $4,50 \text{ m} + 1,70 \text{ m} = 6,20 \text{ m}$, was hier etwa einer Höhe von 342,90 m üNN bezüglich der geplanten Gradientenhöhe der B 173 neu entspricht.

Würde man hingegen auf eine gemeinsame Unterführung zugunsten des vorstehend beschriebenen Tieferlegungspotentials von 0,30 m hinsichtlich des Belanges einer ausreichenden Tierquerung verzichten, würde alternativ dazu eine Überführung des Ersatzerschließungsweges über die B 173 südlich des bestehenden Sportheimes erforderlich werden. Damit die Um- und Mehrwege nicht zu groß werden, müsste die Überführung im Bereich zwischen Bau-km 0+700 und Bau-km 0+900 liegen. Die lichte Höhe zwischen der B 173 neu und dem Überführungsbauwerk muss 4,70 m betragen. Das Bauwerk würde wegen des dreistreifigen Querschnitts der B 173 neu bei senkrechtem Kreuzungswinkel eine Stützweite von etwa 24 m benötigen, was eine Überbaustärke von rd. 1,50 m erforderlich macht. Weil die Trasse der B 173 neu hier bereits eine Gradientenhöhe von im Mittel rd. 2,50 m über Gelände aufweist, würde das Überführungsbauwerk eine Gradientenhöhe von rd. $2,50 \text{ m} + 4,70 \text{ m} + 1,50 \text{ m} = 8,70 \text{ m}$ benötigen. Die Überführung erfordert zudem jeweils etwa 100 m lange Anrampungen mit umfangreichen Dammschüttungen u.a. im Überschwemmungsgebiet der Rodach, die zusätzliche Flächen verbrauchen und einen zusätzlichen Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen auslösen würden. Insgesamt würde die alternative Überführung Mehrkosten in Höhe von rd. 400.000 € verursachen.

Die Vorteile einer um ca. 0,30 m tieferen Trasse der B 173 neu sind angesichts der ohnehin erforderlichen Dammhöhen marginal und rechtfertigen es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht, hierfür Mehrkosten in Höhe von rd. 400.000 € in Kauf zu nehmen. Aus wirtschaftlichen Gründen erscheint es daher gerechtfertigt, die Ersatzerschließung, wie in der festgestellten Planung auch vorgesehen, mittels einer gemeinsamen Unterführung (mit der Rodach) im Bereich der Rodachbrücke (BW 1-1) anzulegen.

2.4.1.4 Erstellung eines Geländemodells

Die Forderung verschiedener Einwender nach Erstellung eines Modells des gesamten Straßenbauvorhabens, um sich das Bauvorhaben besser vorstellen und begreifen zu können, wird zurückgewiesen.

Weder im FStrG noch im BayVwVfG noch in einer sonstigen Rechtsvorschrift ist abschließend geregelt, welche Planunterlagen in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren ausgelegt werden müssen. Aufgrund von Verwaltungsvorschriften (vgl. Nr. 16 der Planfeststellungsrichtlinien 2007 - PlaFeR 2007 -) kann sich eine bestimmte Verwaltungspraxis zum Umfang der auszulegenden Planunterlagen ergeben. Die Planauslegung muss in jedem Fall in einer Weise erfolgen, die nach den Notwendigkeiten des Einzelfalls geeignet ist, den interessierten Bürgern und betroffenen Gemeinden ein Interesse an weiterer Information und Beteiligung wegen potenzieller Betroffenheit bewusst zu machen und dadurch eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen. Grundsätzlich müssen nicht alle Unterlagen, die zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche, die aus der Sicht der potenziell Betroffenen erforderlich sind, um ihnen das Interesse, Einwendungen zu erheben, deutlich zu machen. Die Planunterlagen müssen so klar und verständlich sein (z.B. farbige Darstellung der Trasse einschließlich der Böschungen, Dammlagen oder Einschnitte, abzubrechende Gebäude, Gemeindegrenzen, Planfeststellungsgrenzen), dass sich bei der Auslegung im Anhörungsverfahren jedermann darüber unterrichten kann, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. Insbesondere müssen die Planunterlagen den Umfang der von dem Bauvorhaben auf Dauer oder vorübergehend (z.B. Flächen für die Ablagerung von Baumaterial oder Ablagerung von Boden, für Arbeitsstreifen, für die Anlage von Baustraßen sowie für Umfahungsstrecken) in Anspruch zu nehmenden Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (Art. 73 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Eigentumsgrenzen müssen entsprechend ihrem Nachweis im Liegenschaftskataster dargestellt sein. Diesen Anforderungen genügten die ausgelegten Planunterlagen.

Alle Einwender hatten eine zumutbare Möglichkeit, die maßgeblichen Unterlagen vor Ablauf der Einwendungsfrist einzusehen. Die vorhandenen Unterlagen haben bei den Einwendern, die fristgerecht Bedenken und Einwendungen erhoben haben, offensichtlich die vorgesehene Anstoßfunktion und den Informationszweck erfüllt.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt hierzu im Ergebnis die Auffassung, dass die ausgelegten Planunterlagen - auch ohne die vom Staatlichen Bauamt Bamberg zusätzlich gefertigte Planunterlage 15 - Visualisierung der Maßnahme - die an sie zu stellenden Anforderungen an Inhalt und Aussagekraft genügen.

Die Aufnahme der Planunterlage 15.1 - Visualisierung der Maßnahme - stellt somit ein über den zu fordernden Inhalt und Umfang der Planunterlagen hin-

aus gehendes zusätzliches und damit freiwilliges Angebot des Vorhabenträgers dar. In dieser Planunterlage, die von einem eigens dafür beauftragten Ingenieurbüro angefertigt wurde, ist eine sog. "Visualisierung" der Maßnahme dargestellt. Hierfür konnte von der Ortslage Zeyern nur an einer Stelle ein freies Blickfeld auf die künftige Trasse der Ortsumgehung Zeyern gefunden werden, das sich für eine Modellierung bzw. Visualisierung angeboten hat, und zwar durch einen Blick von der bestehenden Ortsdurchfahrt Zeyern der B 173 über die Einmündung der Ortsstraße "Am Ludwigsland" in Blickrichtung auf die Trasse der künftigen Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 neu. Alle anderen Blickfelder auf den künftigen Trassenbereich sind durch die vorhandene Bebauung und/oder den vorhandenen Bewuchs derzeit und auch künftig verdeckt.

Nachdem die ausgelegten - und letztlich auch planfestgestellten - Planunterlagen auch ohne die zusätzliche Planunterlage 15 als ausreichend zu qualifizieren sind, bestand und besteht kein Anlass und keine Verpflichtung, dem Antragsteller die Erstellung eines zusätzlichen Vorhabens-/ Geländemodells aufzuerlegen.

2.4.2 Einzelne Einwender

2.4.2.1 Einwender P 12 - Örtlicher Sportverein -

In den Gründen dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde bereits mehrfach festgestellt, dass das beabsichtigte Straßenbauvorhaben in der planfestgestellten Form die unter Abwägung aller Gesichtspunkte verträglichste Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellt.

Eine annehmbare Alternativlösung, die das vorhandene Sportgelände nicht oder lediglich in einer so abgeschwächten Form in Anspruch nehmen würde, dass damit das vorhandene Sportgelände am bisherigen Standort aufrecht erhalten bzw. weiter betrieben werden könnte, ist nicht ersichtlich. Das vorhandene Sportgelände muss somit in seiner Gesamtheit vom Straßenbaulastträger erworben und insgesamt abgelöst werden.

Die insoweit vom betroffenen Sportverein vorgebrachten Einwendungen (Bereitstellung und Gestaltung eines Ersatzspielfeldes, Abbau und Umbau der vorhandenen Flutlichtanlage und sonstiger Einrichtungen, Ersatzzufahrten, Ersatzparkplätze u.ä.) beinhalten lediglich einzelne Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen, die in den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen einer Lösung zuzuführen sind, denn für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 ff FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und sonstige eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Die dafür notwendigen Bewertungsgrundlagen für etwaige Entschädigungsleistungen wird ein externer Gutachter im Rahmen der noch durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen ermitteln. Das Staatliche Bauamt Bamberg hat seinen Ausführungen zufolge dazu bereits einen Bewertungsauftrag erteilt.

Insoweit zeichnet sich für die nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen

bereits derzeit eine einvernehmliche Lösung ab, die allerdings insoweit nicht Bedingung oder Voraussetzung für die positive Entscheidung über die Planfeststellung des Straßenbauprojektes durch die Planfeststellungsbehörde ist.

Das weitere Vorbringen, eine Entschädigungsanspruch wegen Wertminderung der betroffenen - aber weiter am bisherigen Standort bestehend bleibenden - Immobilie (Sportheim) in Folge der von der B 173 neu ausgehenden Belastungen festzusetzen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Hierbei handelt es sich dem Grundsatz nach ebenfalls um eine in den späteren Grunderwerbsverhandlungen zu klärende Entschädigungsfrage.

Bei der vom Einwender geltend gemachten Beeinträchtigung des bestehenden Sportheims (durch Wertminderung in Folge der künftigen Nähe zur B 173, durch eine stärkere Lärm- und Abgasbelastung sowie wegen der Befürchtung des Verlustes von derzeitigen Mietern) handelt es sich ebenfalls um Entschädigungsforderungen, die nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern in den danach anstehenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu regeln sind.

Nachdem am bestehenden Sportheim (Immissionsort 6) durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen (Ifd.Nr. 47 BV) die zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete eingehalten werden - insofern wird auf die Ausführungen unter C 2.3.4 verwiesen -, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Anspruch auf daraus resultierende Entschädigungsleistungen. Wegen Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte für ein Dorfgebiet besteht auch kein nachvollziehbarer Grund, der den derzeitigen Mieter veranlassen könnte, sein Mietverhältnis wegen des Straßenneubaus zu beenden.

Die behauptete Wertminderung der Immobilie stellt sich somit nicht als Folge tatsächlicher Beeinträchtigungen durch Verkehrsgeräusche oder verkehrsbedingte Luftverunreinigungen dar. Vielmehr handelt es sich allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Verwertbarkeit der Grundstücke. Derartige Nachteile, die keine Folge einer förmlichen Enteignung sind, erfasst Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertveränderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Eine Minderung der Rentabilität ist - soweit sie überhaupt eintreten sollte - hinzunehmen. Der Einwender ist der Ansicht, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies ist jedoch nicht der Fall und insbesondere auch nicht durch Art. 14 Abs. 1 GG geboten. Danach müssen benachbarte Grundstückseigentümer als Folge der Situationsgebundenheit eines Grundstücks gewisse Beeinträchtigungen hinnehmen, die sich dann letztlich im Rahmen der zulässigen Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG bewegen.

In der Nähe zum Sportheim verläuft künftig - wie bereits ausgeführt - die neue B 173. Der kleinste Abstand zum geplanten Dammfuß beträgt zwar nur 17 m,

ist aber ausreichend groß, damit eine nachteilige Beeinträchtigung der baulichen Anlagen im Regelfall nicht zu befürchten ist. Es lässt sich aber nicht grundsätzlich ausschließen und verneinen, dass es im Vorhabensbereich während der Bauzeit oder durch Baumaßnahmen zu Erschütterungen kommen kann. Diese übersteigen in der Regel nicht das zumutbare Maß und verursachen keine Folgeschäden.

Die Auswirkungen von Baumaßnahmen auf bauliche Anlagen und das dabei vorhandene Schadenspotenzial werden grundsätzlich durch den Vorhabenträger vor Baubeginn abgeschätzt. Im gegebenen Fall hat sich der Vorhabenträger allerdings bereiterklärt, im Rahmen einer Beweissicherung unter Mitwirkung aller Beteiligten den vorhandenen baulichen Zustand fachgerecht aufzunehmen und aussagekräftig zu dokumentieren.

In Auflage A 5.8.4 wurde die Durchführung dieser "Beweissicherungsmaßnahme" als Verpflichtung des Vorhabenträgers in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Durch diese "Zustandserhebung" vor Baubeginn wird es ermöglicht, für wider Erwarten doch eintretende Schäden an der Bausubstanz des Gebäudes durch die Bauarbeiten für den Bau der Ortsumgebung Zeyern eine evtl. Entschädigungsgrundlage bereit zu stellen, wobei die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Bamberg davon ausgeht, dass derartige Schäden an der Bausubstanz des Sportheimes, ausgelöst durch die Straßenbauarbeiten an der B 173 neu, nicht eintreten werden.

Eine darüber hinausgehende vorgreifliche Regelung evtl. Schadensersatz- oder Entschädigungsansprüche gegen den Vorhabenträger ist hingegen nicht veranlasst.

Ob und auf welche Weise (z.B. Bereitstellung von Ersatzparkflächen oder finanzieller Ausgleich für entfallende Parkplätze) der durch die Straßenbaumaßnahme bedingte Verlust von derzeitigen Parkmöglichkeiten am Sportgelände entschädigt wird, ist ebenfalls in den noch durchzuführenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu klären.

Die befürchtete stärkere Hochwassergefährdung für das Sportheim in Folge des Baues der B 173 neu wird sich hingegen nicht einstellen. Die entsprechenden Befürchtungen werden daher als unbegründet zurückgewiesen. In soweit wird auf die Ausführungen oben unter Teil C Ziff. 2.3.6 der Gründe verwiesen.

Nach den durchgeführten hydraulischen Berechnungen (Planunterlage 13), die zudem vom Wasserwirtschaftsamt Kronach als allgemeinen Sachverständigen ausdrücklich bestätigt wurden, werden sich die Verteilung des Hochwasserabflusses und die Strömungsverhältnisse nach dem Bau der Ortsumgebung Zeyern gegenüber dem derzeitigen vorhandenen Zustand nicht bzw. allenfalls unwesentlich ändern. Eine Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse im Bereich des Sportheimes gegenüber dem derzeitigen Zustand wird ebenso wenig eintreten wie eine nachteilige Veränderung der Grundwasserverhältnisse im dortigen Bereich bzw. eine nachteilige Veränderung des Oberflächenwasserabflusses.

Die durchgeführten Berechnungen haben gezeigt, dass der künftig vorgese-

hene Hochwasserdamm (Deich gemäß lfd.Nr. 51 BV) in der geplanten Form die Fläche zwischen dem Straßendamm der B 173 und dem ehemaligen Bahndamm vor einem maßgebenden einhundertjährigen Hochwasser mit ausreichender Sicherheit schützen kann. Einen Schutz für alle Hochwasserlagen wird es naturgemäß nicht geben können. Ebenso ist ein umfassender Schutz gegen aufsteigendes Grundwasser nicht Ziel der Planung.

Insgesamt werden demnach keine nachteiligen Veränderungen der Hochwasserverhältnisse eintreten, sondern es ergibt sich im Gegenteil nach den hydraulischen Berechnungen eine Verbesserung der Hochwassersituation für das Sportheim gegenüber dem derzeitigen Zustand, denn bislang steht das Sportheim bei dem zugrunde gelegten Bemessungs-Hochwasser etwa 50 cm tief im Hochwasser. Künftig wird dies nicht mehr eintreten. Damit die ausgedehnte Fläche nicht volllaufen kann (durch Hochwasser der Zeyern, Starkregen o.ä.), wird stromabwärts ein Entlastungsdurchlass in den Straßendamm eingebaut. Über diesen kann und soll natürlich auch Hochwasser in begrenztem Ausmaß zurückstauen und vom bebauten Gelände des Sportheimes abgehalten werden.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen, der die zweckentsprechende Regelung der geltend gemachten Entschädigungsforderungen auf die noch anstehenden Grunderwerbsverhandlungen verweist, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Grund bzw. keine Veranlassung, dem Einwender einen Gesamtablösungsanspruch für das Sportgelände einschließlich Sportheim zuzuerkennen, da insbesondere aufgrund der vorstehenden Erwägungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine weitere, weitgehend unbeschränkte Weiternutzung des Sportheimes sowohl durch den Sportverein selbst als auch durch den/die derzeitigen Mieter auch nach dem Bau der Ortsumgehung Zeyern möglich ist und möglich bleibt.

Aus formellen Gründen wird dieser Gesamtablösungsanspruch, der vom örtlichen Sportverein erstmals mit Schreiben vom 25.05.2011, eingegangen beim Markt Marktrodach am 25.05.2011, geltend gemacht wurde, gemäß § 17a Ziff. 7 FStrG als ausgeschlossene Einwendung behandelt, die in diesem Verfahren deshalb sowohl in formeller als auch in materieller Hinsicht nicht zu behandeln war.

Die Auslegung der Planunterlagen beim Markt Marktrodach endete am 28. März 2011. Einwendungen konnten demnach fristgemäß nur bis einschließlich 11. April 2011 erhoben werden. Die erstmals erhobene Forderung nach Gesamtablösung des Sportgeländes einschließlich Sportheim ging hingegen erst am 25. Mai 2011 beim Markt Marktrodach ein und ist somit als verspätet erhobene Einwendung ausgeschlossen.

Die fristgemäß mit Schreiben vom 04.04.2011, eingegangen beim Markt Marktrodach am 05.04.2011, erhobenen Forderungen und Einwendungen wurden hingegen - wie vorstehend ausgeführt - behandelt und entsprechend sachlich gewürdigt.

2.4.2.2 Einwender P 26

Mit Aufnahme der Nebenbestimmung unter Teil A Ziff. 5.8.5 wurde einer Forderung des Eigentümers der Grundstücke Fl.Nrn. 181 und 683 der Gem. Zeyern entsprechend dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin entsprochen.

Damit ist die Befahrbarkeit der Grundstücke des Einwenders beiderseits des künftigen Verlaufs des Födelbaches wieder gewährleistet.

Eine Verrohrung des neuen Födelbachgerinnes ist hingegen nicht angezeigt. Der Födelbachgraben (ein Gewässer III. Ordnung) wurde nach der Planung des Staatlichen Bauamtes Bamberg bereits weitgehend an den nördlichen Rand des Grundstücks Fl.Nr. 683 und an den südlichen Rand des Grundstücks Fl.Nr. 181 gelegt, so dass bereits nach der Planung möglichst große Restflächen zur Bewirtschaftung durch den Eigentümer verbleiben.

Die offene Gewässerführung ist Teil des ökologischen Gesamtkonzeptes zur naturnahen Gestaltung des Straßenumfeldes. Die hierdurch geschaffenen Strukturen und linearen Lebensräume dienen der Fauna und Flora als Verbindungslinien und vermitteln zudem einen abwechslungsreichen Landschaftseindruck. Eine Verrohrung von Oberflächengewässern wäre demgegenüber aus Sicht des Naturhaushaltes als zu vermeidende Verschlechterung anzusehen und auch wasserrechtlich nur im Ausnahmefall zulässig. Der offene Gewässerlauf wird von den Naturschutzfachbehörden ausdrücklich begrüßt. Die Verlegung des Födelbaches in ein neues Gerinne ist deshalb notwendig, dass er auch künftig im freien Gefälle in die Rodach als Vorfluter entwässern kann.

Der bisherige Verlauf dieses Gewässers in einer Verrohrung im Zuge der bestehenden GVS Zeyern-Roßlach kann hingegen nicht mehr weiter aufrecht erhalten werden, da die GVS künftig um bis zu 1,80 m tiefer gelegt wird, um die ohnehin umstrittene Dammhöhe der B 173 neu im Bereich der Kreuzung mit der GVS Zeyern-Roßlach möglichst niedrig zu halten. Bei unverändertem Verlauf der GVS einschließlich des darin in einer Verrohrung verlaufenden Födelbaches würde die Fahrbahn der B 173 neu in Teilbereichen um bis zu 2 m höher ausgeführt werden als es bei der nunmehr festgestellten Planung der Fall ist.

2.4.2.3 Einwender P 05

Der Forderung des Einwenders, die bei Bau-km 0+600 und bei Bau-km 1+350 vorgesehenen Straßenbuchten entfallen zu lassen, wird zurückgewiesen.

Die angesprochenen Straßenbuchten sind aus Verkehrssicherheitsgründen für Nothalte und aus betrieblichen Gründen für die Straßenunterhaltung notwendig. Aufgrund ihrer Abmessungen sind diese für sonstige Halte nicht geeignet und werden deshalb als "normale" Parkplätze künftig auch nicht genutzt werden. Eine Beeinträchtigung angrenzender Grundstücke durch diese Straßenbuchten ist daher nicht zu erwarten.

2.4.2.4 Einwender P 08

Eine größere Verlegung des Weges lfd.Nr. 3 BV mit seiner Einmündung lfd.Nr. 55 BV in die Bahnhofstraße, wie vom Einwender gefordert, ist nicht möglich bzw. nicht gerechtfertigt.

Der Weg lfd.Nr. 3 BV ist für die Ersatzerschließung der künftigen landwirtschaftlichen Flur notwendig und muss demgemäß auch verkehrsgerecht an das weiterführende Straßennetz (Einmündung lfd.Nr. 55 BV) angeschlossen werden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen ua. in Teil C Ziff. 2.4.1.3 der Gründe wird verwiesen.

Die beabsichtigte bzw. geltend gemachte Nutzung beider Flächen als Bau- platz ist nach der gemeindlichen Bauleitplanung nicht zu erkennen, weil im allgemeinen Liegenschaftsbuch für die Grundstücke Fl.Nrn. 61/7 und 641 der Gem. Zeyern als Nutzungsart Ackerland eingetragen ist und nach dem Flächenutzungsplan der Gemeinde diese Flächen im Außenbereich liegen.

Der Vorhabenträger beabsichtigt, die gesamte Fläche des Grundstücks Fl.Nr. 61/7 der Gem. Zeyern zu erwerben. Der Kaufpreis orientiert sich dabei grundsätzlich am tatsächlichen Verkehrswert, der für das Grundstück zum Zeitpunkt des Erwerbs ermittelt werden wird. Die Nachteile in Form von An- bzw. Durchschneidungen von Grundstücken, die durch die Straßenplanung verursacht werden, werden in den privatrechtlichen Grunderwerbsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens angesprochen und ggf. in diesem Verfahren mit ausgeglichen.

Die Lage des Weges BV-Nr. 3 bzw. der Einmündung BV-Nr. 55 in die Bahnhofstraße wurde aus Verkehrssicherheitsgründen in der Mitte der Kurve angelegt. Dort ergeben sich die günstigsten Verhältnisse für eine ausreichend weite Anfahr- und Haltesicht. Der Vorhabenträger hat sich allerdings bereit erklärt, die Einmündung so weit nach Süden zu verschieben, wie es die Gewährleistung der nach den Richtlinien zu fordernden Sichtverhältnisse noch zulassen. Insoweit wird diese Verschiebung allenfalls wenige Meter betragen können. Eine weiterreichende Verlegung auf den vorhandenen Weg ist jedoch u.a. aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich. Die Auflage A 5.8.6 im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses trägt der insoweit gegebenen Zusage des Vorhabenträgers Rechnung.

2.4.2.5 Einwender P 11

Im Gegensatz zum Sportheim des örtlichen Sportvereins (siehe Ausführungen unter C 2.4.2.1), das von der nächsten Stelle zum Fahrbahndamm der B 173 neu lediglich 17 m entfernt liegt, beträgt der Abstand der baulichen Anlagen des Einwenders zur künftigen B 173 mindestens 80 m.

In unmittelbarer Nähe zu seinen baulichen Anlagen sind nur kleine Ergänzungsmaßnahmen im nachrangigen Wegenetz geplant. Der Abstand zur geplanten Baumaßnahme der B 173 selbst ist in diesem Fall so groß, dass eine nachteilige Beeinträchtigung der baulichen Anlagen des Einwenders nicht zu befürchten ist. Es lässt sich aber nicht grundsätzlich ausschließen und vernei-

nen, dass es im Vorhabensbereich während der Bauzeit oder durch Baumaßnahmen zu Erschütterungen kommen kann. Diese überschreiten in der Regel nicht das zumutbare Maß und verursachen deshalb in der Regel auch keine Folgeschäden.

Obligatorische Beweissicherungsmaßnahmen - wie in Auflage A 5.8.4 für das Sportheim vorgesehen - waren für das Anwesen des Einwenders nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde hier nicht anzuordnen.

Selbstverständlich steht es dem Einwender dennoch frei, für sein Wohnanwesen in ähnlicher Weise eigene Beweismittel zu sichern, um ggf. für den demnach als unwahrscheinlich einzustufenden Schadensfall entsprechende Beweismittel zur Verfügung zu haben. Die hierfür entstehenden Kosten müssten in diesem Fall allerdings von dem Eigentümer des Anwesens selbst getragen werden.

Die ebenfalls geltend gemachten Belange bezüglich einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung des Talraumes wurden bei der Planerstellung mit der notwendigen Sorgfalt ermittelt. Sie gingen in die Abwägung ein, die u.a. mit den verkehrlichen, sicherheitstechnischen, naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Belangen vorgenommen wurde. Die Trasse wurde danach zunächst aus Gründen des Hochwasserschutzes so hoch gelegt, dass an der Rodachbrücke ausreichend Freibord für den Hochwasserabfluss verbleibt. Weitere Zwangspunkte in der Höhe waren die notwendige höhenfreie Kreuzung mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg im Bereich der Rodachbrücke (lichte Durchfahrtshöhe = 4,50 m) und die höhenfreie Kreuzung mit der GVS Zeyern-Roßlach (lichte Durchfahrtshöhe = 4,50 m). Die Gradienten dazwischen wird von den einzuhaltenden Mindesttrassierungsparametern bestimmt.

Die ermittelten nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungseignung werden auch im vorliegenden Fall durch die vorgesehenen gestalterischen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verwirklichung des landschaftspflegerischen Begleitplanes soweit wie möglich abgemildert und ausgeglichen.

2.4.2.6 Einwender P 23

Aus den vorstehend unter C 2.4.2.5 genannten Gründen wurden auch für das Wohnanwesen Am Ludwigsland 5 keine Beweissicherungsmaßnahmen angeordnet.

Der Abstand des Wohnhauses zum künftigen Fahrbahnrand der B 173 neu beträgt rd. 85 m. Aufgrund dieser Entfernung sind Schäden am Wohngebäude durch den Baubetrieb bzw. den künftigen Betrieb der B 173 neu nicht zu erwarten.

Der kleinste Abstand zum verlegten Födelbachgerinne beträgt zwar nur 18 m; durch die hierzu erforderlichen Verlegungsarbeiten am Gewässer sind aber keine Beeinträchtigungen des Anwesens Am Ludwigsland 5 zu erwarten, auch nicht durch etwaige Schwankungen des Grundwasserspiegels.

Grundsätzlich korrespondieren in Gewässernähe oberflächennahe Grundwas-

serspiegel mit dem Niedrig- bzw. Mittelwasserspiegel des Hauptgewässers, hier mit der Rodach. Im unmittelbar angrenzenden Talbereich steigen die oberflächennahen Grundwasserspiegel nur wenig an. Die maßgebenden Wasserspiegel der Rodach liegen im Einmündungsbereich des Födelbaches etwa 1,85 m unter der Oberkante der angrenzenden Uferflächen. Die geplante Sohle des neu herzustellenden offenen Gewässerlaufs des Födelbachgrabens (Gewässer III. Ordnung) liegt im Bereich des Anwesens Am Ludwigsland 5 nur etwa 1,25 m unter Geländeoberkante. Eine Grundwasserfreilegung ist demnach nicht zu erwarten, was bedeutet, dass auch eine nachteilige Grundwasserabsenkung in diesem Bereich nicht zu befürchten ist.

Der bestehende Radweg entlang der künftigen B 173 alt von Unterrodach nach Zeyern ist für die vorhandenen Verkehrsverhältnisse ausreichend. Eine Änderung bzw. Ergänzung des Radwegenetzes auf dem ehemaligen Bahndamm ist somit nicht notwendig und auch aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen.

Der Rückbau des ehemaligen Bahndamms erfolgt - soweit dieser überhaupt vorgesehen ist - vor allem aus hydraulischen Gründen. Der Abtrag des nicht mehr benötigten Damms verbessert in Verbindung mit dem neu vorgesehenen Flutdurchlass BW 1-2 die Abflussverhältnisse und verringert künftig den Rückstau von Hochwasser.

Die möglichen Beeinträchtigungen des Uhus waren ein besonderer Schwerpunkt der artenschutzrechtlichen Prüfung. Für ihn werden verschiedene Maßnahmen vorgesehen, um zu erwartende und sonst denkbare Beeinträchtigungen zu vermeiden. Auf die Ausführungen unter C 2.3.5 der Gründe wird insoweit verwiesen.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum Dritter gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 ungünstiger beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen. Die Widmungsbeschränkungen eines Teilabschnittes der B 173 neu (Teil A Ziffer 4.1) beruht auf § 7 Abs. 2 FStrG.

3 Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der Ortsumgehung Zeyern im Zuge der B 173 ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl I 1993, S. 1873) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

4 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, S. 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied angehören, vertreten lassen.

Hinweis: Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen beim Markt Marktrodach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Diese Auslegung hat allerdings keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Witton
Oberregierungsrätin