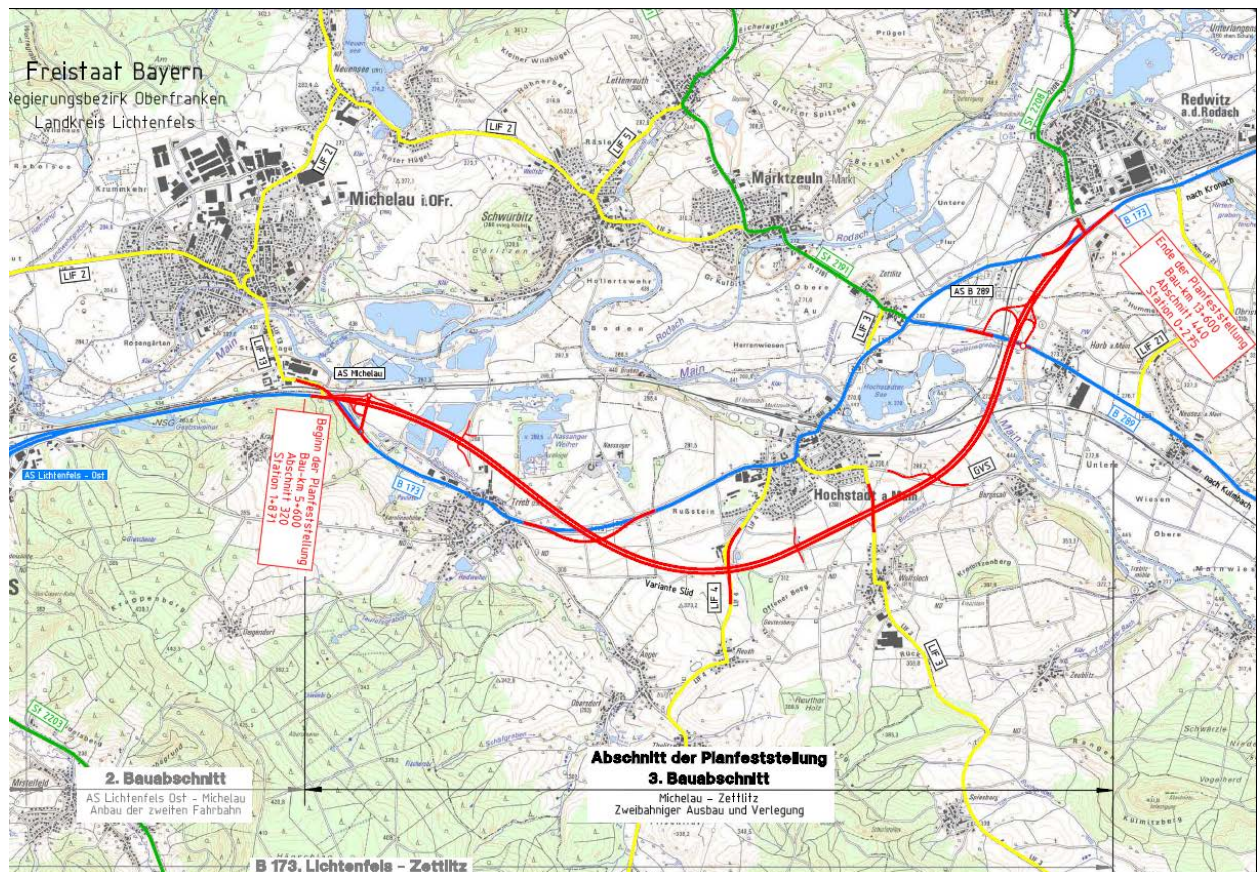




## **Planfeststellungsbeschluss**

für den  
zweibahnigen Ausbau und die Verlegung  
der Bundesstraße 173 "Lichtenfels-Kronach" im Bauabschnitt  
"Michelau-Zettlitz" von Bau-km 5+600 bis Bau-km 13+600  
(= Abschnitt 320 Station 1,871 bis Abschnitt 440 Station 0,275)

# Übersichtsplan



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>ÜBERSICHTSPLAN .....</b>	<b>2</b>
<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>3</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>8</b>
<b>A. ENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>10</b>
<b>1 FESTSTELLUNG DES PLANS .....</b>	<b>10</b>
<b>2 FESTGESTELLTE UNTERLAGEN .....</b>	<b>10</b>
<b>3 NEBENBESTIMMUNGEN, AUSNAHMEN, BEFREIUNGEN .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Unterrichtungspflichten .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen) .....</b>	<b>21</b>
<b>3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Natura 2000-Gebiete .....</b>	<b>25</b>
3.3.1 Auflagen zum Natura 2000-Schutz .....	25
3.3.2 Auflagen zum Artenschutz .....	26
3.3.3 Auflagen zum landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept .....	26
<b>3.4 Verkehrslärmschutz .....</b>	<b>29</b>
<b>3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft .....</b>	<b>29</b>
<b>3.6 Sonstige öffentlichen Belange .....</b>	<b>33</b>
3.6.1 Denkmalschutz .....	33
3.6.2 Belange des Bahnverkehrs .....	34
3.6.3 Abstufungskonzept der B 173 alt .....	34
<b>3.7 Sonstige private Belange .....</b>	<b>35</b>
<b>4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE .....</b>	<b>37</b>
<b>4.1 Gegenstand/Zweck .....</b>	<b>37</b>
<b>4.2 Plan .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....</b>	<b>38</b>
4.3.1 Rechtsvorschriften .....	38
4.3.2 Einleitungsmengen .....	38
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung .....	39
4.3.4 Anzeigepflichten .....	39
4.3.5 Bauausführung, Sonstiges .....	40
4.3.6 Maßnahmen zur Beweissicherung .....	42
<b>5 STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN .....</b>	<b>43</b>
<b>5.1 Nach FStrG .....</b>	<b>43</b>
<b>5.2 Nach BayStrG .....</b>	<b>44</b>

<b>6</b>	<b>ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN</b> .....	<b>45</b>
<b>6.1</b>	<b>Anordnungen im Interesse von Betroffenen</b> .....	<b>46</b>
<b>6.2</b>	<b>Zurückweisungen</b> .....	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>KOSTENENTSCHEIDUNG</b> .....	<b>47</b>
<b>B. SACHVERHALT</b> .....		<b>48</b>
<b>1</b>	<b>BESCHREIBUNG DES VORHABENS</b> .....	<b>48</b>
<b>2</b>	<b>VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN</b> .....	<b>50</b>
<b>3</b>	<b>ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS</b> .....	<b>53</b>
<b>C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE</b> .....		<b>56</b>
<b>1</b>	<b>VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG</b> .....	<b>56</b>
<b>1.1</b>	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)</b> .....	<b>56</b>
<b>1.2</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>56</b>
<b>1.3</b>	<b>Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie</b> .....	<b>59</b>
<b>2</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG</b> .....	<b>63</b>
<b>2.1</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)</b> .....	<b>63</b>
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens .....	63
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	64
2.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen .....	67
2.1.4	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen .....	73
2.1.4.1	Schutzgut Mensch.....	74
2.1.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	77
2.1.4.3	Schutzgut Boden.....	81
2.1.4.4	Schutzgut Wasser .....	84
2.1.4.4.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser.....	84
2.1.4.4.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Oberflächenwasser .....	85
2.1.4.4.3	Zusammenfassungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser .....	85
2.1.4.5	Schutzgut Klima und Luft .....	87
2.1.4.6	Schutzgut Landschaftsbild und Erholung .....	89
2.1.4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	92
2.1.4.8	Wechselwirkungen .....	93
2.1.5	Kompensationsmaßnahmen .....	94
2.1.6	Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten .....	95
<b>2.2</b>	<b>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>97</b>
<b>3</b>	<b>MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG</b> .....	<b>102</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtsgrundlage der Planfeststellung</b> .....	<b>102</b>

<b>3.2</b>	<b>Rechtswirkungen der Planfeststellung</b> .....	<b>103</b>
<b>3.3</b>	<b>Planungsermessen</b> .....	<b>104</b>
<b>3.4</b>	<b>Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme</b> .....	<b>105</b>
3.4.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	105
3.4.2	Planungsziele.....	109
3.4.2.1	Bedeutung der B 173 und Zielsetzungen des vorgesehenen Ausbaus.....	109
3.4.2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse.....	110
3.4.2.3	Verkehrsentwicklung.....	112
3.4.2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	113
3.4.2.5	Projekialternativen zur Erreichung der Planungsziele - Nullvariante.....	114
3.4.2.6	Zusammenfassung.....	115
3.4.3	Behandlung der grundsätzlichen Einwendungen zur Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Straßenneubaumaßnahme sowie gleichlautende Einwendungen mehrerer Einwender.....	116
3.4.3.1	Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug.....	116
3.4.3.2	Gewählte Südtrasse als nachteiligste Alternative .....	120
3.4.3.3	Fehlende Notwendigkeit aufgrund Verkehrsbelastung.....	124
3.4.3.4	Fehler bei Variantenprüfung, falsche Beurteilung des BVerwG-Urteils vom 14.11.2002 .....	130
3.4.3.5	Aufrechterhaltung bestehender Naherholungsmöglichkeiten.....	137
3.4.3.6	Beteiligung der anerkannten Verbände.....	141
<b>3.5</b>	<b>Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>142</b>
3.5.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	142
3.5.2	Planungsvarianten .....	144
3.5.2.1	Beschreibung der Planungsvarianten .....	145
3.5.2.1.1	Trassenvariante Nord.....	145
3.5.2.1.2	Trassenvariante Mitte.....	147
3.5.2.1.3	Trassenvariante Süd (Planfeststellungstrasse).....	148
3.5.2.2	Vergleich der Varianten und deren Bewertung .....	149
3.5.2.3	Zusammenfassung.....	155
3.5.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....	158
3.5.4	Immissionsschutz, Bodenschutz .....	166
3.5.4.1	Verkehrslärmschutz .....	167
3.5.4.1.1	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente usw.....	167
3.5.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge.....	168
3.5.4.1.3	Verkehrslärmberechnung.....	170
3.5.4.1.4	Beurteilung und Ergebnis.....	173
3.5.4.1.5	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Verkehrslärmschutz.....	175
3.5.4.2	Schadstoffbelastung.....	181
3.5.4.3	Bodenschutz .....	183
3.5.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	187
3.5.5.1	Schutzgebiete, geschützte Flächen .....	187
3.5.5.1.1	Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach".....	187
3.5.5.1.1.1	Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung .....	187
3.5.5.1.1.2	Gebietsbezogene Erhaltungsziele der Schutzgebiete.....	190
3.5.5.1.1.3	Beschreibung des Vorhabens, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, Zusammenwirken mit anderen Projekten.....	196
3.5.5.1.1.4	Zusammenfassende Bewertung der Natura 2000-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung .....	200
3.5.5.1.2	Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" .....	203
3.5.5.1.2.1	Darstellung und Planrechtfertigung des Straßenbauprojektes und Beschreibung der untersuchten Alternativen .....	204

3.5.5.1.2.2	Alternativenprüfung und -bewertung.....	208
3.5.5.1.2.3	Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	216
3.5.5.1.2.4	Erforderliche Maßnahme zur Kohärenzsicherung.....	228
3.5.5.1.2.5	Zusammenfassung.....	233
3.5.5.1.3	Sonstige Schutzgebiete und geschützte Flächen .....	235
3.5.5.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	236
3.5.5.2.1	Zugriffsverbote .....	236
3.5.5.2.2	Prüfmethodik.....	237
3.5.5.2.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	238
3.5.5.2.4	Artenschutzrechtliche Ausnahmeerteilung.....	246
3.5.5.2.5	Behandlung der Einwendungen zum Artenschutz .....	249
3.5.5.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	253
3.5.5.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	254
3.5.5.4.1	Eingriffsregelung.....	254
3.5.5.4.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	255
3.5.5.4.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	257
3.5.5.4.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation .....	270
3.5.6	Gewässerschutz.....	277
3.5.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	277
3.5.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	286
3.5.6.3	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen mit wasserwirtschaftlichem Bezug.....	289
3.5.6.3.1	Wasserwirtschaftsamt Kronach.....	289
3.5.6.3.2	Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken .....	291
3.5.6.3.3	Landwirtschaftliche Fachbehörden und -verbände sowie einzelne Landwirte.....	295
3.5.6.3.4	Einzelne private Einwender.....	301
3.5.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	304
3.5.7.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	308
3.5.7.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft	311
3.5.7.2.1	Landwirtschaftliches Wegenetz.....	311
3.5.7.2.2	Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, insbesondere für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept .....	321
3.5.7.2.3	Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken .....	328
3.5.7.2.4	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg .....	330
3.5.7.2.5	Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg.....	334
3.5.8	Sonstige öffentliche Belange.....	336
3.5.8.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	336
3.5.8.2	Denkmalschutz .....	337
3.5.8.3	Belange des Eisenbahnverkehrs.....	338
3.5.8.4	Belange des Landkreises Lichtenfels - Abstufungskonzept für die B 173 alt .....	340
3.5.8.5	Belange der Gemeinde Hochstadt .....	345
3.5.8.6	Belange des Marktes Marktzeuln.....	351
3.5.8.7	Belange der Gemeinde Redwitz a.d. Rodach .....	353
3.5.8.8	Belange der Stadt Lichtenfels .....	356
<b>3.6</b>	<b>Private Einwendungen.....</b>	<b>357</b>
3.6.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	357
3.6.1.1	Flächenverlust, Existenzgefährdung .....	357
3.6.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen .....	376
3.6.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	376
3.6.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung.....	377
3.6.1.2.3	Umwege.....	377
3.6.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung .....	378
3.6.1.2.5	Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes .....	379
3.6.1.2.6	Nichtberücksichtigung fischereilicher Belange .....	381
3.6.1.2.7	Zusätzliche Beweissicherungsmaßnahmen .....	384
3.6.2	Einzelne Einwender .....	387
3.6.2.1	Einwender P 003.....	387

## Regierung von Oberfranken

3.6.2.2	Einwender P 004.....	388
3.6.2.3	Einwender P 092.....	389
3.6.2.4	Einwender P 081.....	391
3.6.2.5	Einwender P 085 und P 095 .....	391
3.6.2.6	Einwender P 098.....	394
3.6.2.7	Einwender P 101.....	395
3.6.2.8	Einwender P 111.....	395
<b>3.7</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>396</b>
<b>3.8</b>	<b>Gesamtergebnis der Abwägung.....</b>	<b>396</b>
<b>4</b>	<b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>397</b>
	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG: .....</b>	<b>399</b>

## Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVI
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
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
BMVI	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
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
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
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen -RLuS 2012
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 zweibahnigen Ausbau und die Verlegung der Bundesstraße 173 "Lichtenfels-Kronach" im Bauabschnitt "Michelau-Zettlitz" von Bau-km 5+600 bis Bau-km 13+600 (= Abschnitt 320 Station 1,871 bis Abschnitt 440 Station 0,275) im Gebiet der Stadt Lichtenfels, des Marktes Marktzeuln und der Gemeinden Michelau i.OFr., Hochstadt a.Main und Redwitz a.d.Rodach, alle Landkreis Lichtenfels, wird mit den sich aus Teil A Ziffern 3 und 4.3 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß §§ 17 und 17b 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
<b>Ordner 1</b>			
1		<b>Erläuterungsbericht</b>	
		Anlage 1 Lageplan Variantenuntersuchung	1 : 10.000
		Anlage 2 Verkehrsuntersuchung 2025	
2		<b>Übersichtskarte</b>	1 : 100.000
3		<b>Übersichtslagepläne</b>	
	1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
	2	Übersichtslageplan mit Schutzgebieten	1 : 25.000
	3	Luftbildplan	1 : 5.000
6		<b>Straßenquerschnitte</b>	
	1	Regelquerschnitt B 173 neu	1 : 100
	2	Regelquerschnitt B 173 neu mit Erdwall- und Wand	1 : 100, 50
	3	Regelquerschnitt B 173 neu mit Spritzschutzwand	1 : 20
	4	Regelquerschnitt Verlegte LIF 13	1 : 50
	5	Regelquerschnitt Verlegte B 173 alt zwischen Trieb und Hochstadt	1 : 50

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
	6	Regelquerschnitt Verlegte Kreisstraße LIF 4	1 : 50
	7	Regelquerschnitt Verlegte Kreisstraße LIF 3	1 : 50
	8	Regelquerschnitt Verlegte Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt - Burgstall	1 : 50
	9	Regelquerschnitt Anbaubereich B 289 und neuer Kreisverkehrsplatz	1 : 50
	10	Regelquerschnitt Verlegte St 2208	1 : 50
	11	Regelquerschnitt B 173 alt bei Redwitz	1 : 50
	12	Regelquerschnitt Geplante Anschlussstellenrampen	1 : 50
<b>7</b>		<b>Lagepläne, Bauwerksverzeichnis und Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	
7.1		Lagepläne	1 : 2.000
	1	Bau-km 5+600 bis Bau-km 6+700	
	2	Bau-km 6+700 bis Bau-km 8+000	
	3	Bau-km 8+000 bis Bau-km 9+400	
	4	Bau-km 9+400 bis Bau-km 10+700	
	5	Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+200	
	6	Bau-km 12+200 bis Bau-km 13+600	
<b>Ordner 2</b>			
7.2		Bauwerksverzeichnis	
7.3		Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1 : 25.000
<b>8</b>		<b>Höhenpläne</b>	
		<u>Streckenpläne B 173 neu</u>	1 : 2.000/200
	1	Bau-km 5+600 bis Bau-km 6+700	
	2	Bau-km 6+700 bis Bau-km 8+000	
	3	Bau-km 8+000 bis Bau-km 9+400	
	4	Bau-km 9+400 bis Bau-km 10+700	
	5	Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+200	
	6	Bau-km 12+200 bis Bau-km 13+600	
		<u>Kreuzende Straßen und Wege</u>	
	7	Verlegte LIF 13	1 : 1.000/100
	8	AS Michelau Verbindungsrampe über die B 173	1 : 1.000/100
	9	AS Michelau Rampe Lichtenfels – B 173 alt	1 : 1.000/100
	10	AS Michelau Rampe B 173 alt – Kronach	1 : 1.000/100
	11	AS Michelau Rampe Kronach – B 173 alt	1 : 1.000/100
	12	AS Michelau Rampe B 173 alt – Lichtenfels	1 : 1.000/100
	13	Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges, Bauwerk 6-5	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
	14	Verlegte B 173 alt zwischen Trieb und Hochstadt	1 : 2.000/200
<b>Ordner 3</b>			
	15	Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges, Bauwerk 8-2	1 : 1.000/100
	16	Verlegte Kreisstraße LIF 4	1 : 1.000/100
	17	Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges, Bauwerk 9-2	1 : 1.000/100
	18	Verlegte LIF 3	1 : 1.000/100
	19	Verlegte Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt – Burgstall	1 : 1.000/100
	20	B 289	1 : 1.000/100
	21	AS B 289 Rampe Lichtenfels – B 289	1 : 1.000/100
	22	AS B 289 Rampe B 289 – Kronach	1 : 1.000/100
	23	AS B 289 Rampe Kronach – B 289	1 : 1.000/100
	24	AS B 289 Rampe B 289 – Lichtenfels	1 : 1.000/100
	25	Verlegte St 2208	1 : 1.000/100
	26	Verlegte B 173 alt bei Redwitz	1 : 1.000/100
<b>11</b>		<b>Untersuchungen zu den Immissionen</b>	
11.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
11.2		Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung	
<b>12</b>		<b>Unterlagen zum Naturschutzrecht</b>	
12.1		Landschaftspflegerische Begleitplanung - Erläuterungsbericht	
12.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
12.3		Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	
12.3.1		Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 10.000
12.3.2		Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
	1	Bau-km 5+600 bis Bau-km 6+700	
	2	Bau-km 6+700 bis Bau-km 8+000	
	3	Bau-km 8+000 bis Bau-km 9+400	
	4	Bau-km 9+400 bis Bau-km 10+700	
	5	Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+200	
	6	Bau-km 12+200 bis Bau-km 13+600	
	7	Trassenferne Maßnahmen südlich Schwürbitz	
	8	Trassenferne Maßnahmen bei Gruben	
	9	Trassenferne Maßnahmen nördlich Hochstadt	
	10	Trassenferne Maßnahmen östlich Burgstall	

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
<b>Ordner 4</b>			
12.4		Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	
12.5		Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung	
12.5.1		Erläuterungsbericht zur FFH-Verträglichkeitsprüfung	
12.5.2		Pläne FFH-Verträglichkeitsprüfung	
	1	Übersichtskarte FFH-Verträglichkeitsprüfung	1 : 25.000
	2	FFH-Lebensraumtypen und -Arten / Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1 : 5.000
12.6		Unterlagen zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung	
12.6.1		Erläuterungsbericht zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung	
12.6.2		Pläne Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung	
	1	Übersichtskarte Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung	1 : 25.000
	2	Vogelarten VS- RL/ Beeinträchtigung Erhaltungsziele	1 : 5.000
	3	Brutvogel-Gruppe 1 - Wirkzonen	1 : 10.000
	4	Brutvogel-Gruppe 2 - Wirkzonen	1 : 10.000
	5	Brutvogel-Gruppe 3 - Wirkzonen	1 : 10.000
	6	Brutvogel-Gruppe 4 - Wirkzonen	1 : 10.000
	7	Brutvogel-Gruppe 5 - Wirkzonen	1 : 10.000
<b>Ordner 5</b>			
12.7		Unterlagen zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung	
12.7.1		Erläuterungsbericht zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung	
12.7.2		Pläne zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung	
	1	FFH-Ausnahmeprüfung – Beeinträchtigung durch Varianten	1 : 10.000
	2	Vogelschutz-Ausnahmeprüfung – Beeinträchtigung durch Varianten	1 : 10.000
	3	FFH-Ausnahmeprüfung – Kohärenzsicherungsmaßnahmen	1 : 10.000
	4	Vogelschutz-Ausnahmeprüfung – Kohärenzsicherungsmaßnahmen	1 : 10.000
<b>13</b>		<b>Unterlagen zu wasserrechtlichen Tatbeständen</b> <u>Straßenoberflächenwasser</u>	
13.1		Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
13.2		Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1 : 5.000

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
13.3		Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken <u>Gewässer im Planungsraum</u>	1 : 500,100
13.4		Abflussberechnung für das Gew. I Main bei Trieb und Horb sowie für das Gew. III Scheidsbach bei Trieb – Erläuterungsbericht	
	1	Lageplan Gew. I Main bei Trieb: Darstellung der maßgebenden Berechnungsergebnisse vor und nach Realisierung der Maßnahme bei HQ100	1 : 12.500
	2	Lageplan Gew. I Main bei Horb: Darstellung der maßgebenden Berechnungsergebnisse vor und nach Realisierung der Maßnahme bei HQ100	1 : 7.500
	3	Lageplan Gew. III Scheidsbach bei Trieb: Darstellung der maßgebenden Berechnungsergebnisse vor und nach Realisierung der Maßnahme bei HQ100	1 : 12.500
<b>14</b>		<b>Grunderwerb</b>	
14.1		Grunderwerbspläne	1 : 2.000
	1	Bau-km 5+600 bis Bau-km 6+700	
	2	Bau-km 6+700 bis Bau-km 8+000	
	3	Bau-km 8+000 bis Bau-km 9+400	
	4	Bau-km 9+400 bis Bau-km 10+700	
	5	Bau-km 10+700 bis Bau-km 12+200	
	6	Bau-km 12+200 bis Bau-km 13+600	
	7	Trassenferne Maßnahmen südlich Schwürbitz	
	8	Trassenferne Maßnahmen bei Gruben	
	9	Trassenferne Maßnahmen nördlich Hochstadt	
	10	Trassenferne Maßnahmen östlich Burgstall	
<b>Ordner 6</b>			
14.2		Grunderwerbsverzeichnis	
<b>16</b>		<b>Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	
16.1		Erläuterungsbericht	
16.2		Planunterlagen	
	1	Realnutzung und Biotoptypen	1 : 10.000
	2.1	Bewertung Pflanzen	1 : 10.000
	2.2	Bewertung Tiere	1 : 10.000
	3	Bewertung Boden	1 : 10.000
	4	Bewertung Wasser	1 : 10.000

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Blatt- Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Maßstab</b>
	5	Bewertung Klima / Luft	1 : 10.000
	6	Bewertung Landschaftsbild	1 : 10.000
	7	Bewertung Mensch, Kultur- und Sachgüter	1 : 10.000
	8	Raumwiderstand / Konfliktschwerpunkte	1 : 10.000
	9	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen	1 : 10.000
	10	Auswirkungen auf Boden und Wasser	1 : 10.000
	11	Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung	1 : 10.000
	12	Auswirkungen auf Wohn-, Wohnumfeldfunktion, Klima/ Luft, Kultur- und Sachgüter	1 : 10.000

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatl. Bauamt Bamberg unter dem Datum 30.03.2012.

### 3 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

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

#### Hinweis:

Nachstehende Auflagen und Nebenbestimmungen gehen jeder zeichnerischen oder schriftlichen Darstellung in den festgestellten Plänen vor.

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns und der voraussichtliche Bauablauf ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Memmelsdorfer Str. 209a, 96052 Bamberg, mindestens vier Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungs- bzw. Verlegungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit den Straßenbaumaßnahmen entsprechend koordiniert werden können.

Die im Bauwerkslageplan 7.1 Blatt 4 eingezeichnete, in der bestehenden Kreisstraße liegende Telekommunikationslinie der Deutschen Telekom ist im Bauwerksverzeichnis zu ergänzen und bei der Bauausführung (Verlegung der Kreisstraße LIF 3 gemäß BV-Nr. 158) entsprechend zu berücksichtigen.

Hierzu gilt die Regelung von BV-Nr. 166 entsprechend.

- 3.1.2 Der PLEdoc GmbH, Postfach 120255, 45312 Essen.  
Der von der PLEdoc GmbH mitgeteilte Trassenverlauf einer Gasleitung der Ferngasnetzgesellschaft mbH, 90571 Schwaig, incl. eines beiderseits des Bestandes verlaufenden Schutzstreifens von 10 m Breite ist bei der Anlegung und Gestaltung der Ausgleichsfläche A 5 ( $\cong$  CEF 2) in den Ausführungsplänen zu berücksichtigen.

Bei allen konkreten (Bau-)Maßnahmen im Schutzstreifenbereich dieser Leitung sind die zutreffenden Auflagen und Hinweise der sinngemäß für das Leitungsnetz der Ferngas Nordbayern GmbH/E.ON Gas Grid GmbH geltenden Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH zu beachten. Ggf. ist zur Terminabsprache und Klärung weiterer Einzelheiten vor Ort frühzeitig vor Beginn der Arbeiten mit der zuständigen Betriebsstelle Bamberg der Open Grid Europe GmbH Kontakt aufzunehmen.



### 3.1.3 Der TenneT TSO GmbH, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg.

Die in lfd.Nr. 206 BV sowie im Übersichtslageplan Planunterlage 3 Blatt 3 enthaltenen Eigentümerangaben sind zu berichtigen in "E.ON Netz GmbH" bzw. nunmehr "Bayernwerk AG".

Im Rahmen der Bauausführungsplanung von lfd.Nr. 150 BV ist in Abstimmung mit dem Leitungsträger sicherzustellen, dass die weitere Standsicherheit des Mastes Nr. 50 gewährleistet bleibt.

Für Arbeiten im Umfeld der Anlage der TenneT TSO GmbH gelten weiter folgende Auflagen und Hinweise:

- Für Kreuzungen innerhalb der Leitungsschutzzonen (jeweils 40,00 m beiderseits der Leitungsachse) sind rechtzeitig vor Baubeginn Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen.  
Die Abstandsnachweise sind von einer vom Leitungsträger präqualifizierten Trassierungsfirma zu erstellen und können vom Straßenbaulastträger direkt beauftragt werden.  
Die Kosten für die Erstellung der Kreuzungsunterlagen sind vom Baulastträger zu übernehmen.
- Aus Sicherheitsgründen wird bei Arbeiten, insbesondere beim Einsatz hoher Baumaschinen, darauf aufmerksam gemacht, dass sich durch unzulässige Annäherung an die unter Höchstspannung stehenden Anlagenteile der Freileitung folgenschwere Unfälle ereignen können. Gefahr besteht insbesondere durch hoch schwenkende Fahrzeugteile.  
Der Einsatz von Hebewerkzeugen (Turmdrehkränen, Ladekränen, Autokränen) oder sonstigen großen Baumaschinen ist aus vorgenannten Gründen frühzeitig mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen.
- Der Mastschutzbereich (25,00 m im Radius um den Mastmittelpunkt) ist von jeglicher Bebauung sowie Bepflanzung oder Abgrabung freizuhalten. Sollte dies nicht möglich sein, müssen die Maßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Leitungsträger abgestimmt werden. Dies gilt insbesondere für den Mast Nr. 50.
- Innerhalb der Leitungsschutzzone der Freileitung ist jede Geländeneuveränderung nur zulässig, wenn die Mindestabstände zu den Leiterseilen eingehalten werden. Aus diesem Grund sind Geländeneuverhöhungen im Voraus mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen. Dies betrifft sowohl dauerhafte als auch vorübergehende Maßnahmen, wie z.B. die Lagerung von Schotterhalden oder Mutterboden.
- Anpflanzungen innerhalb der Leitungsschutzzone von Freileitungen sind mit dem Leitungsträger abzustimmen. Gegen eine Anpflanzung von Gehölzen oder Sträuchern mit niedrigen Wuchseigenschaften

(Endwuchshöhe max. + 6,00 m bezogen auf das vorhandene Gelände) bestehen keine Einwände. Außerhalb der Leitungsschutzzone ist die Aufforstung mit Bäumen ohne Höheneinschränkung möglich. Hier ist die spätere Ausladung der Baumkronen zu beachten, die nicht in die Schutzzone ragen dürfen.

- Sollte beim Bau eine Freisaltung der Stromkreise der Freileitungen der TenneT TSO GmbH erforderlich werden, ist Folgendes zu beachten:

Aufgrund der aktuellen Netzsituation sind Freisaltungen nur bedingt realisierbar. Die Möglichkeit einer Abschaltung muss für jeden Einzelfall separat abgeklärt werden. Um diese Abschaltung realisieren zu können, wird eine Vorlaufzeit von 4 Wochen benötigt. Abschaltungen sind nur arbeitstäglich möglich.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Versorgungssicherheit in der betroffenen Region muss im Falle von Netzstörungen die Abschaltung unter Umständen entfallen oder kurzfristig (innerhalb max. einer Stunde) aufgehoben werden.

Dies bedeutet, dass in diesem Ausnahmefall Arbeiten unverzüglich einzustellen sind, damit die Leitung enterdet und in Betrieb genommen werden kann.

Mit den Bauarbeiten im Leitungsbereich darf erst nach Überprüfung der Spannungsfreiheit und Erdung der Leitung gemäß VDE 0105 an Ort und Stelle durch einen Beauftragten der TenneT TSO GmbH begonnen werden. Auch im abgeschalteten und geerdeten Zustand der Leitung ist eine direkte Berührung der Leiterseile mit Kranauslegern, Bohr- und Rammgeräten und dergleichen unbedingt zu vermeiden.

Kostenübernahmeerklärungen sind dem Leitungsbetreiber vorab zu übergeben.

- Die Bestands- und Betriebssicherheit der Höchstspannungsleitung muss jederzeit gewährleistet sein. Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe der Höchstspannungsleitung wird unter Hinweis auf das vorliegende Sicherheitsmerkblatt und das Merkheft für Baufachleute, das zu beachten ist, ausdrücklich aufmerksam gemacht.

3.1.4 Der E.ON Netz GmbH, nunmehr Bayernwerk AG, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg.

Die in lfd.Nr. 206 BV für die dortige 110 kV-Freileitung sind die Eigentümerangaben abzuändern in: "Bayernwerk AG" (vgl. Auflage A 3.1.3).

Die von der Bayernwerk AG in ihrer Stellungnahme vom 23.08.2012 mitgeteilten Korrekturen der Trassenpläne und der Maststandorte sind in die Baureifplanung zu übernehmen.

Die Sicherheit des Leitungsbestandes und -betriebes von Versorgungsleitungen der Bayernwerk AG darf nicht beeinträchtigt werden.

Für Arbeiten in der Nähe von Versorgungsleitungen der Bayernwerk AG gelten weiter folgende Festlegungen bzw. Hinweise:

- Die Schutzzonen der Freileitungen betragen 25,00 m für die Leitung Nr. E 90 (BV-Nr. 206) und 22,50 m für die Leitung Nr. E 10017, jeweils beiderseits der Leitungsachsen.
- Für die drei Kreuzungen im Rahmen von BV-Nr. 206 der Leitung E 90 der Bayernwerk AG, auch wenn dort kein Leitungsumbau veranlasst ist, hat der Straßenbaulastträger rechtzeitig vor der Bauausführung Kreuzungshefte mit numerischen Abstandsnachweisen zu erstellen und der Bayernwerk AG vorzulegen.
- Sollte sich aufgrund der vorstehend genannten numerischen Abstandsnachweise herausstellen, dass ein Leitungsumbau erforderlich wird, ist wegen des gesonderten Plangenehmigungsverfahrens für den Leitungsumbau mit einer entsprechenden Verfahrensdauer und nach Abschluss des Verfahrens zusätzlich mit einer Vorlaufzeit von 6 - 9 Monaten zu rechnen. Dazu ist der Abschluss eines Umbauvertrages mit dem Straßenbaulastträger notwendig. Die Kostentragung richtet sich nach den bestehenden Rechtsverhältnissen gemäß bürgerlichem Recht.
- Bezüglich der Einzelheiten zum Kreuzungsheft bzw. zur Anpassung der Kreuzungsvereinbarung hat sich der Vorhabenträger mit der Bayernwerk AG gesondert in Verbindung zu setzen. Mit der Erstellung der Kreuzungshefte darf nur eine von der Bayernwerk AG qualifizierte Leitungsbaufirma beauftragt werden.
- Am Standort des Mastes Nr. 1 der Leitung Nr. E90 ist die Geländeauffüllung (im Rahmen von BV-Nr. 206) soweit zurückzunehmen, dass ein Abstand von 2,00 m zwischen Böschungfuß und den Betonfundamenten verbleibt.
- Im Höhenplan der Straße ist in der Planunterlage 8 Blatt 21 die Leitungsbezeichnung wie folgt zu korrigieren: "110 kV-Leitung Redwitz-Kulmbach (Leitung Nr. E90), Bayernwerk AG".
- Die Ausführungsplanung für Gehölzpflanzungen in Ausgleichsflächen innerhalb der Leitungsschutzzonen ist mit der Bayernwerk AG abzustimmen. Innerhalb der Leitungsschutzzonen dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigenschaften angepflanzt werden.
- Die Bestands- und Betriebssicherheit der Hochspannungsfreileitungen muss jederzeit gewährleistet sein. Maßnahmen zur Sicherung des

Leitungsbestandes und -betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, müssen weiterhin ungehindert durchgeführt werden können. Dies gilt insbesondere auch in den geplanten und bestehenden Schutzgebieten und Ausgleichsflächen.

- Die bauausführenden Firmen haben sich rechtzeitig vor Beginn von Bauarbeiten im Bereich der 110 kV-Freileitungen mit der Bayernwerk AG, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, in Verbindung zu setzen. Die auftragnehmenden Firmen sind in den Bauverträgen entsprechend zu verpflichten.
- Die Baustelleneinrichtung (Aufstellung von Büro- und Lagercontainern) hat generell außerhalb der Leitungsschutzzonen zu erfolgen. Dies gilt auch für das eigentliche Baulager.
- Auf die erhöhten Gefahren bei Bauarbeiten in der Nähe von Hochspannungsleitungen wird hingewiesen. Die im übersandten Sicherheitsmerkblatt enthaltenen Hinweise sind zu beachten. Die bauausführenden Firmen sind entsprechend zu verpflichten.
- Aufgrund der vorhandenen Abstände zwischen der Erdoberkante und den überspannenden Leiterseilen ist bei allen Bauarbeiten im direkten Leitungsbereich äußerste Vorsicht geboten. Die Höhe der dort eingesetzten Großgeräte (Lader, Bagger, Multikipper o.ä.) ist beschränkt. Der Einsatz von Baukränen (Turmdrehkran, Autokran o.ä.) und größeren Baumaschinen ist deshalb innerhalb der Leitungsschutzzonen rechtzeitig separat mit der Bayernwerk AG abzustimmen.
- In der Leitungsschutzzone darf weder Erdaushub gelagert, noch dürfen sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau unzulässig erhöhen. Sind jedoch solche Geländeniveauveränderungen unvermeidbar, so ist in jedem Falle die vorherige Zustimmung der Bayernwerk AG einzuholen.
- Sollte bei den Arbeiten eine Freischaltung der überspannenden 110 kV-Freileitung erforderlich werden, ist -mit einer Vorlaufzeit von mindestens 4 Wochen- eine gesonderte Abstimmung mit der Bayernwerk AG erforderlich.
- Abgrabungen innerhalb eines Bereiches von 10,00 m um Außenkanten der Maste sind rechtzeitig mit der Bayernwerk AG gesondert abzustimmen.

- Bestehende Erdungsanlagen im Bereich der Leitungsmaste der Hochspannungsleitung dürfen weder beschädigt, freigelegt noch selbständig verändert bzw. verlegt werden.

3.1.5 Der Abwasserzweckverband Marktzeuln-Michelau, 96247 Michelau i.OFr.

Die diesem Verband gehörende Abwasserdruckleitung DN 180 gemäß BV-Nr. 192 ist während der Bauarbeiten entsprechend zu sichern und ihr Betrieb ist durchgehend zu gewährleisten.

3.1.6 Dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B - Stabsstelle, Lineare Projekte, Hofgraben 4, 80539 München, spätestens zwei Monate vor Baubeginn.

### **3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)**

3.2.1 Für die nach den festgestellten Plänen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen (siehe Teil C.3.5.6.1 der Gründe), für die geplanten Kreuzungsbauwerke mit Gewässern sowie für die beiderseits anschließenden Gewässerbereiche werden folgende Festlegungen getroffen:

3.2.1.1 Bei allen Gewässerausbaumaßnahmen sind die Grundsätze des naturnahen Wasserbaus zu beachten.

Die Bauausführungspläne gemäß der REWas sind dem Wasserwirtschaftsamt Kronach mindestens 3 Monate vor Baubeginn vorzulegen. Die in den hydraulischen Nachweisen angenommenen Rauigkeiten sind im Gestaltungs- und Landschaftspflegekonzept konkret umzusetzen.

Für den Uferschutz sind naturnahe, insbesondere ingenieurbio-logische Bauweisen zu wählen. Art und Umfang sind in den Bauausführungsplänen darzustellen.

3.2.1.2 Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind rechtzeitig vor den baulichen Eingriffen in den abflusswirksamen Bereich des Mains auszuführen.

3.2.1.3 Die Bauzeiten sind so zu legen, dass in der hochwassergefährdeten Zeit von November bis April hochwasserunempfindliche Bauzustände erreicht werden. Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ist mindestens zwei Monate vor Maßnahmenbeginn ein Bauzeitenplan vorzulegen.

3.2.1.4 Im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerbeschaffenheit haben könnten.

3.2.1.5 Im Zuge der Straßenbaumaßnahme umzugestaltende Fluss- und Vorlandprofile müssen den hydraulischen Profilen der hydrotechnischen Berechnungen der Planunterlage 13 entsprechen.

- 3.2.1.6 Zur Gewährleistung der Hochwassersicherheit für den betroffenen Talraum sind die erforderlichen hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen auf Dauer zu sichern und fachgerecht zu pflegen.
- 3.2.1.7 Für alle wasserbaulichen Tätigkeiten ist ein im ökologischen Gewässerausbau erfahrener Bauleiter verantwortlich zu benennen.
- 3.2.1.8 Vorgesehene Initialpflanzungen sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach anzulegen und müssen den hydraulischen Vorgaben genügen.
- 3.2.1.9 Um den Nachweis über die hydraulische Wirksamkeit der ausgeführten Maßnahmen führen zu können (Beweissicherung), ist dem Wasserwirtschaftsamt Kronach nach Bauausführung ein digitales Geländemodell für die hydraulisch wirksamen Bereiche vorzulegen. Die Datenaufbereitung ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach festzulegen.
- 3.2.1.10 Für die Zeit der Bauausführung und die anschließenden 5 Jahre obliegt die Unterhaltungslast für Neugestaltungsbereiche des Mains dem Straßenbulasträger der B 173 neu. Während dieser Zeit sind die Unterhaltungsmaßnahmen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach durchzuführen.
- 3.2.1.11 Die Unterhaltung der Gewässerquerungsbauwerke sowie die Gewässerunterhaltung von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb des Kreuzungsbauwerkes obliegen dem Bulasträger der B 173 neu.
- 3.2.1.12 Die Kreuzungsbauwerke von Gewässern sind ausreichend tief zu gründen, so dass auch bei Auskolkungen der Gewässersohle oder bei Uferanbrüchen und Hochwasserschäden die Standsicherheit der Bauwerke gewährleistet ist. Zur Vermeidung von Auskolkungen und Uferanbrüchen sind die Ein- und Auslaufbereiche mit Wasserbausteinen zu sichern. Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach sind mindestens 3 Monate vor Baubeginn aussagekräftige Ausführungspläne vorzulegen.
- 3.2.1.13 Um die ökologische Durchgängigkeit der Gewässer zu erhalten, dürfen keine Sohlspünge, Querbauwerke, Abstürze etc. eingebaut werden. Bei Rahmendurchlässen, gleichgearteten Durchlässen und kleineren Brücken ist natürliches Sohlsubstrat einzubringen (mindestens eine 30 cm dicke Kiessohle). Die Querschnittsdimensionen der Bauwerke sind entsprechend auszuführen.
- 3.2.1.14 Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Kreuzungsbauwerke ist -soweit noch nicht geschehen- spätestens mit Vorlage der Bauausführungspläne nachzuweisen. Die Mindestdimensionierung ergibt sich aus der Vorgabe, für

die Ober- und Unterlieger keine Verschlechterung der Hochwasserlage und Abflusssituation zu erzeugen.

3.2.2 Für die Ausführung des Bauvorhabens im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains sowie im faktischen Überschwemmungsgebiet des Scheidsbaches werden folgende weitere Festlegungen getroffen:

3.2.2.1 Im Überschwemmungsgebiet dürfen Erdaushub und Baumaterialien nur so zwischengelagert werden, dass keine Abflussbehinderungen eintreten und keine Abschwemmungen erfolgen können.

Die Baustelleneinrichtungen sind grundsätzlich außerhalb des Überschwemmungsgebietes anzulegen, es sei denn, sie sind für die Erstellung von Ingenieurbauwerken im dortigen Bereich unbedingt erforderlich.

Vom festgestellten Plan 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.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind alle vom Bau herrührenden Ablagerungen und Einrichtungen aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.

Die innerhalb des Überschwemmungsgebietes erforderlichen Bauarbeiten sind möglichst außerhalb der kritischen Hochwasserzeit, also von Mai bis Oktober, durchzuführen.

3.2.2.2 Umgestaltete Rohflächen sind unmittelbar nach ihrer Erstellung in Übereinstimmung mit dem Landschaftspflegekonzept zu begrünen und zu bepflanzen, um Gewässer schädigende Erosionen und Abschwemmungen zu verhindern. Ausgenommen hiervon sind die der direkten Gewässerdynamik unterworfenen Flächen im Gestaltungsbereich des Gewässers.

3.2.2.3 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, dass von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand und die Beschaffenheit des Gewässers und des Grundwassers ausgehen können.

3.2.2.4 Die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen sind umfangs-, funktions- und zeitgleich mit den verlorengehenden Retentionsräumen herzustellen.

3.2.2.5 Bei Hochwassergefahr hat der Vorhabenträger alle Vorkehrungen zur Sicherung der Maßnahme und zur Schadensabwehr zu treffen. Er hat sich dabei selbst über die Hochwasserverhältnisse zu informieren.

- 3.2.3 Für die Ausführung des Bauvorhabens im Bereich der ehemaligen (Alt-)Deponie Horb (BV-Nr. 210) gelten folgende weitere Festlegungen:
- 3.2.3.1 Eingriffe und (Erd-)Baumaßnahmen im Bereich der Altdeponie Horb -Altlastenverdachtsfläche BV-Nr. 210- und im Bereich von vorhandenen Grundwassermessstellen, die im Umfeld der Altdeponie zur Beobachtung des Grundwassers errichtet wurden, sind zu beschreiben und rechtzeitig im Vorfeld mit den zuständigen Behörden abzustimmen.
- 3.2.3.2 Die Einschaltung eines privaten Sachverständigen nach § 18 BBodSchG wird für erforderlich gehalten, damit schädliche Auswirkungen der Bau- und Aushubmaßnahmen im Bereich der Altdeponie auf den Untergrund und das Grundwasser vermieden und entsprechende Gefährdungsabschätzungen für den Wirkungspfad Boden-Gewässer/Grundwasser und eine Neubewertung der Altlastensituation durchgeführt werden können. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich einen privaten Sachverständigen mit den erforderlichen Ermittlungen zu beauftragen.
- 3.2.3.3 Es ist ein Untersuchungs-, Beweissicherungs- und Maßnahmenkonzept durch einen privaten Sachverständigen auszuarbeiten und den zuständigen Behörden rechtzeitig im Vorfeld zur Abstimmung vorzulegen.
- 3.2.3.4 Eine fachgutachterliche Begleitung von altlastenrelevanten Arbeiten, eine Dokumentation und eine Bewertung (Bericht) sind zu beauftragen und den zuständigen Behörden vorzulegen.
- 3.2.3.5 Aushubmaterial im Bereich der Altdeponie ist ordnungsgemäß in Abstimmung mit den Abfallbehörden zu entsorgen.
- 3.2.3.6 Bei der Verwertung und Entsorgung von abfallrechtlich relevantem Straßenaufbruchmaterial im gesamten Planfeststellungsabschnitt ist das Landratsamt Lichtenfels als zuständige Abfallbehörde zu beteiligen und das LfW-Merkblatt 3.4/1 "Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Wiederverwertung von bituminösem Straßenaufbruch (Ausbauasphalt und pechhaltiger Straßenaufbruch)" in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen.
- 3.2.3.7 Im Grundwasserbereich und in Überschwemmungsgebieten auf der gesamten Baustrecke darf nur unbedenkliches und nachweislich unbelastetes Material der Einbauklasse Z0 bzw. RW1 (< 5.000 m<sup>3</sup>) verwertet bzw. in technischen Bauwerken eingebaut werden.



### 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz, Natura 2000-Gebiete

#### 3.3.1 Auflagen zum Natura 2000-Schutz

3.3.1.1 Das Konzept der Kohärenzsicherungsmaßnahmen (KS-Maßnahmen) nach Planunterlage 12.7 i.V.m. mit den Planunterlagen 12.1 bis 12.3 ist in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde wie folgt anzupassen bzw. zu erweitern:

- Die Maßnahmefläche der KS1 für die Beeinträchtigung von 0,064 ha des Lebensraumtyps (LRT) 3150 ist von 0,13 ha auf 0,19 ha zu vergrößern.
- Die Maßnahmefläche der KS2 für die Beeinträchtigung von 0,043 ha des LRT 6430 ist von 0,09 ha auf 0,13 ha zu vergrößern.
- Die Maßnahmefläche der KS3 für die Beeinträchtigung von 0,619 ha des LRT 6510 ist ergänzend zu A12 und A16 durch die Entwicklung der bisherigen Ausgleichsmaßnahme A17 zu einem LRT 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- als neue Kohärenzsicherungsmaßnahme KS3.1 mit einer Maßnahmefläche von 1,567 ha außerhalb des bestehenden FFH-Gebietes sowie durch die Entwicklung der bisherigen Ausgleichsmaßnahme A18 ebenfalls zu einem LRT 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- mit einer weiteren Maßnahmefläche von 0,346 ha ebenfalls als neue KS-Maßnahme KS3.2 außerhalb des bestehenden FFH-Gebietes (sowie eine bereits innerhalb des FFH-Gebietes gelegene Teilfläche von 0,358 ha,  $\triangleq$  insgesamt 0,704 ha) um eine Gesamtfläche von 1,913 ha (außerhalb des bisherigen FFH-Gebietes gelegen) zu erweitern.

3.3.1.2 Die Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen und deren Erfolgskontrolle (Monitoring) sind im Zuge der landschaftspflegerischen Ausgleichsplanung gemäß Planunterlage 12.7 i.V.m. den Planunterlagen 12.1 bis 12.3 sowie den der Europäischen Kommission vorgelegten Unterlagen über das Monitoring der KS-Maßnahmen zu überwachen.

Die jeweiligen detaillierten Berichte über die Durchführung und Überwachung dieser KS-Maßnahmen sind der Öffentlichkeit vom Vorhabenträger in geeigneter Weise und Darstellung per Internet zur Verfügung zu stellen.

3.3.1.3 Das bestehende FFH-Gebiet DE 5833-371 ist nach erfolgreicher Durchführung der zusätzlichen KS-Maßnahmen 3.1 und 3.2 um die bisher nicht im FFH-Gebiet gelegene Maßnahmenfläche von 1,913 ha zu erweitern. Der Vorhabenträger hat dazu sobald als möglich der höheren Naturschutzbehörde die erforderlichen Angaben und Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

- 3.3.1.4 Die Ergebnisse des begleitenden Überwachungsprogramms für die KS-Maßnahmen für die betroffenen Natura 2000-Gebiete sind jeweils unverzüglich der höheren Naturschutzbehörde vorzulegen, damit ggf. notwendige Korrekturen am Produktdesign vorgenommen werden können oder ggf. zusätzliche Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen veranlasst oder durchgeführt werden können.
- 3.3.1.5 Mit der Umsetzung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn für das FFH-Gebiet DE 5833-371 der noch zu erstellende Managementplan gemäß Art. 6 Abs. 1 der FFH-Richtlinie, der insbesondere die Festlegung der nötigen Erhaltungsmaßnahmen, um den günstigen Erhaltungszustand der vorhandenen Schutzgüter dieses Gebietes zu wahren oder diesen wieder herzustellen, vorsieht, vorliegt.
- 3.3.2 Auflagen zum Artenschutz
- 3.3.2.1 Vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich des Scheidsbaches ist zu ermitteln, ob die dort im Jahre 2009 festgestellte Biberburg (wieder) besetzt ist. Soweit dies der Fall ist, ist unverzüglich die höhere Naturschutzbehörde zu benachrichtigen, die darüber entscheidet, ob das Tier/die Tiere zu fangen und an einem geeigneten neuen Standort wieder auszusetzen sind.
- 3.3.3 Auflagen zum landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept
- 3.3.3.1 Der derzeitige Zustand des Geotops Nr. 478 A 005 (einziger Aufschluss von "Coburger Sandstein" im gesamten Landkreis Lichtenfels) ist im Zuge der Ausführung des Bauvorhabens unverändert zu erhalten. Soweit sich bei der Herstellung der dortigen Einschnitte für die Auffahrtsrampen der neuen Anschlussstelle der B 289 sowie für den Neubau des Regenrückhaltebeckens 12-3 (BV-Nr. 216) die Möglichkeit dazu ergibt, sind weitere Aufschlüsse im Bereich dieses Geotops sichtbar zu machen, soweit Verkehrssicherheitsaspekte nicht entgegenstehen. Auf eine Oberbodenandeckung und Bepflanzung ist dann im Bereich der neuen Aufschlüsse zu verzichten.
- 3.3.3.2 Die im Bereich des Nassanger-Weiher und seiner Verlandungszone vorgesehenen Erdwälle mit Schutzzäunen bzw. -wänden sind auf der Nordseite -soweit baubedingt möglich- vor den baubedingten Feinarbeiten an der Straßentrasse und möglichst außerhalb der Vogelbrutzeit herzustellen.
- 3.3.3.3 Die Grundwasserverhältnisse der ökologisch wertvollen Flächen im Bereich Bau-km 6+000 bis 7+500 dürfen durch den Neubau der B 173 nicht verändert werden. Der Wasserstand insbesondere der Schilfflächen nördlich der neuen B 173 in diesem Bereich ist durch geeignete Maßnahmen, die in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde festzulegen sind, sicherzustellen. Die in diesem Bereich vorgesehenen Überflugschutzmaßnahmen

(Vermeidungsmaßnahme V2) sind -soweit baubedingt möglich- so früh als möglich und außerhalb der Vogelbrutzeit zu erstellen.

3.3.3.4 Die in lfd.Nr. 22 BV vorgesehene Stützwand an der B 173 (BW 5-3) ist zur Vermeidung von Schadstoffeintrag mit einem zusätzlichen Spritzschutz (Höhe 1,20 m als geschlossenes Geländer) zu versehen.

3.3.3.5 Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche sind -wie vorgesehen- durch Bauschutzzäune (Schutzmaßnahme S 1) während des Baubetriebs vor Beeinträchtigungen zu schützen. Diese Bereiche dürfen auch nicht befahren werden oder als Deponie- und Lagerflächen genutzt werden. Ausgleichsflächen, die gleichzeitig dem Retentionsraumausgleich dienen, dürfen baubedingt nur zum Bodenaushub befahren werden. Bei vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen ist nach Beendigung der Baumaßnahme der vorherige Zustand weitestgehend wieder herzustellen.

Die entsprechenden Schutzregelungen sind in die noch abzuschließenden Bauverträge aufzunehmen.

3.3.3.6 Rodungsarbeiten in den Schilfflächen dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis Ende August) und außerhalb der Winterruhe von Fledermäusen (November bis Februar) erfolgen, also im September und/oder Oktober durchgeführt werden.

3.3.3.7 Gewässerverschmutzungen durch den Baubetrieb sind soweit als möglich zu vermeiden. Die Verlandungsbereiche der Kies- und Schlammteiche sowie des Nassanger-Weiher und des Mains dürfen bei den Bauarbeiten möglichst wenig beeinträchtigt werden. Entsprechende Regelungen sind in die noch abzuschließenden Bauverträge aufzunehmen.

3.3.3.8 Für die Umsetzung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes einschließlich der vorgesehenen Verminderungs-, Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen ist vom Vorhabenträger eine externe ökologische Bauleitung (entsprechend Kap. 7 von Planunterlage 12.1) zu beauftragen.

3.3.3.9 Für die Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 werden folgende ergänzende Festlegungen getroffen:

Das Verschlämmen der Kiesweiher ist vom Weiherzentrum her nach außen hin vorzunehmen.

Das für diese Feuchtkomplexe (A1, A2 und A14) geplante Betretungsverbot während der Vogelbrutzeit ist rechtzeitig nach Fertigstellung dieser drei Maßnahmenflächen beim Landratsamt Lichtenfels zu beantragen.

Die drei Maßnahmen sind soweit als möglich zeitlich prioritär (die Maßnahmen A2 und A14 unverzüglich nach dem Bodenaushub für den Retentionsraum) herzustellen.

- 3.3.3.10 Das vorgesehene A/E-Flächenkonzept ist spätestens ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe der Neubaustrecke der B 173 fertigzustellen und so lange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt.  
Die Gestaltung und die Pflege der A/E-Flächen sind im Detail noch mit der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Staatl. Bauamt Bamberg hat hierzu den genannten Naturschutzfachbehörden die entsprechenden Gestaltungs- und Pflegepläne vorzulegen.  
Die vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im Sinne des Artenschutzes sowie die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen (KS1 bis KS5) im Sinne des Natura 2000-Schutzes sind bauzeitlich so frühzeitig herzustellen, dass sie ihre Wirksamkeit vor den dazu korrespondierenden baulichen Eingriffen entfalten.
- 3.3.3.11 Bei der Bepflanzung der vorgesehenen A/E-Flächen ist autochthones Pflanzenmaterial zu verwenden.
- 3.3.3.12 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind fünf Jahre nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens unter Einschaltung der höheren Naturschutzbehörde auf ihre funktionsgemäße Entwicklung durch gemeinsame Einsichtnahme zu kontrollieren.  
Ggf. sind nachträglich die aus naturschutzfachlicher Sicht notwendigen Ergänzungsmaßnahmen vorzusehen.  
Ergänzend dazu ist eine spezielle Erfolgskontrolle auf Artniveau sechs Jahre nach Verkehrsfreigabe der B 173 neu zu Lasten des Vorhabenträgers durchzuführen. Hierzu ist eine qualifizierte Brutvogelkartierung auf den Ausgleichsflächen A1, A2 und A14 zu veranlassen.
- 3.3.3.13 Auf den tiefen südexponierten Einschnittsböschungen, insbesondere südlich von Hochstadt, sind - soweit erdbautechnisch möglich - Magerstandorte durch Rohbodenböschungen (Verzicht auf Oberbodenandeckung) zu schaffen.
- 3.3.3.14 Bei den Bauarbeiten in Einschnittsbereichen zu Tage tretende standfeste Felsen sind -soweit sie nicht der Verkehrssicherheit entgegenstehen und keine gesonderten technischen Sicherungsmaßnahmen erfordern- plastisch bei der Böschungsgestaltung als "geologische Fenster" herauszupräparieren.
- 3.3.3.15 Die vorgesehenen Regenrückhaltebecken sind naturnah (Erdbecken mit geschwungener Uferlinie) auszuformen und zu gestalten.
- 3.3.3.16 Während der Baumaßnahme sind mindestens alle sechs Monate -bei Bedarf noch öfter- Baustellenbesichtigungen im Beisein der Bauleitung und der unteren Naturschutzbehörde vorzunehmen.
- 3.3.3.17 Die A/E-Flächen sind vom Vorhabenträger dem Ökoflächenkataster zu melden.

### **3.4 Verkehrslärmschutz**

3.4.1 Für die Straßenoberfläche der B 173 ist im gesamten Baustreckenbereich ein Oberflächenbelag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von  $-2,0 d(A)$  für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen ( $D_{strO}$ ) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 zu Nr. 4.4.1.1.3 der RLS-90) rechtfertigt. Das Gleiche gilt für eine spätere Erneuerung der Fahrbahndecke.

3.4.2 An allen Brückenbauwerken sind die Dehnfugen bzw. die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager entsprechend dem Stand der Technik so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige oder lästige Pegel- bzw. Frequenzänderungen sowie nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

Die beiden Spritzschutzwände BV-Nrn. 190 und 191 im Zuge der Mainauenquerung sind an ihren jeweiligen Enden im Verhältnis 1 : 8 auf eine Höhe von 1,00 m abzustufen.

3.4.3 Lärmintensive Bauarbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich auf die Zeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

3.4.4 Soweit möglich sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" ist zu beachten.

Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) entsprechen. Der Vorhabenträger hat die bauausführenden Firmen vertraglich entsprechend zu verpflichten.

### **3.5 Belange der Land- und Forstwirtschaft**

3.5.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau und die Verlegung der B 173 neu im Planfeststellungsabschnitt 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.

3.5.2 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.

Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen einschließlich der Grundstücksentwässerung muss während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sichergestellt sein.

- 3.5.3 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 im Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bzw. dem bewirtschaftenden Landwirt neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.
- 3.5.4 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.
- 3.5.5 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 weitest möglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.5.6 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 Coburg.
- 3.5.7 Die betroffenen Land- und Forstwirte sind möglichst rechtzeitig (15. Mai eines Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung durch die jeweilige Gemeinde) 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.

- 3.5.8 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.
- 3.5.9 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind -soweit sie über das hinausgehen, was durch den zulässigen Gemeindegebrauch verursacht wird- 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.
- 3.5.10 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.
- 3.5.11 Aufgerissene Waldrandbereiche sind in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer zu unterpflanzen, soweit der Eigentümer dies wünscht und die vorübergehende Grundinanspruchnahme zum Zwecke der Unterpflanzungsarbeiten gestattet.
- 3.5.12 Die in lfd.Nr. 61BV beschriebene Wegeverlegung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 505 der Gem. Trieb entfällt im Bereich südlich der B 173 neu bis zum Brückenbauwerk BW 6-5 (= BV-Nr. 60).  
In Ergänzung von lfd.Nr. 66 BV wird der Weg Fl.Nr. 505 der Gem. Trieb künftig auch im Bereich von der derzeitigen Kreuzung des Scheidsbaches bis zum südlichen Böschungsrand der B 173 neu eingezogen.

Als Ersatz hierfür ist, soweit die dafür benötigten Grundstücksflächen vom Eigentümer freihändig zur Verfügung gestellt werden, in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer (Einwender P 092) sowie unter Berücksichtigung der Lage des Absetzbeckens 6-4 (BV-Nr. 56) an der östlichen Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 510 ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg anzulegen, der in direkter Verlängerung mit einem neuen Brückenbauwerk (BW 6-6) über den Scheidsbach an die bestehende Ortsstraße "Abtwiesenstraße" anzuschließen ist.

Das Überführungsbauwerk BW 6-6 erhält eine lichte Weite von 6,50 m, eine lichte Höhe von 1,50 m sowie eine Breite zwischen den Geländern von

4,50 m. Die Verkehrslasten bemessen sich nach ARS 22/2012, DIN EN 1991-2 (Euro-Code).

Der Weg selbst erhält eine befestigte Breite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von 4,50 m und wird gemäß RLW mit 5 cm Deckschicht ohne Bindemittel auf 35 cm Schottertragschicht befestigt. Vor und hinter dem Brückenbauwerk BW 6-5 (BV-Nr. 60) werden Ausweichstellen mit einer befestigten Breite von 5,00 m vorgesehen.

Der neue Wegeabschnitt wird zum öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Stadt Lichtenfels gewidmet.

Die Herstellungskosten für den Weg und das neue Bauwerk BW 6-6 trägt die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Die künftige Unterhaltung obliegt der Stadt Lichtenfels (entsprechend ihrem Zustimmungsschreiben vom 19.04.2016 Nr. 6312).

Sofern die vorstehende neue Wegeverbindung zur Ausführung kommt, kann auf die Herstellung des in BV-Nr. 53 beschriebenen Wirtschaftsweges von der Einmündung des neuen Weges in die Abtwiesenstraße bis zum Anschluss an den derzeitigen Weg Fl.Nr. 505 der Gem. Trieb (Bau-km 7+130 der B 173 neu) verzichtet werden.

Der vorgesehene Anschluss des Eigentümerweges für Betriebsaufgaben (BV-Nr. 62) ist an die neue Wegeführung anzupassen.

3.5.13 Der öffentliche Feld- und Waldweg BV-Nr. 79 ist von dem vorgesehenen Ende bei Bau-km 7+192 rechts in westliche Richtung bis zur Grundstücksgrenze des Grundstücks Fl.Nr. 481 der Gem. Trieb zu verlängern.

3.5.14 Die unter BV-Nr. 86 beschriebene Wegefläche des Weges Fl.Nr. 394 der Gem. Trieb von der Grundstücksgrenze zum Grundstück Fl.Nr. 398 der Gem. Trieb bis zur nördlichen Einschnittsböschung der neuen B 173 ist als bestehende Wegefläche weiterhin zu erhalten. Die vorgesehene Rekultivierung dieses Wegeabschnittes entfällt.

Zusätzlich ist an der nördlichen Böschungsgrenze der B 173 neu im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 395 der Gem. Trieb -in Abstimmung mit dem Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 395 und unter der Voraussetzung, dass die dafür erforderlichen Grundstücksflächen freihändig zur Verfügung gestellt werden- vom südlichen Ende des Weges Fl.Nr. 394 der Gem. Trieb bis zum Anschluss des Weges Fl.Nr. 444 der Gem. Trieb ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg in der in Auflage 3.5.11 beschriebenen Ausführungsart (befestigte Fahrbahnbreite 3,00 m, Kronenbreite 4,50 m, Befestigung mit 5 cm Deckschicht ohne Bindemittel auf 35 cm Schottertragschicht) herzustellen.

3.5.15 Abweichend von BV-Nr. 77 entfällt die Einziehung des Weges Fl.Nr. 423 der Gemarkung Trieb.



Dieser Weg bleibt künftig bestehen und ist im Bereich der südöstlichen Ecke des Grundstücks Fl.Nr. 439 der Gemarkung Trieb örtlich anzupassen und bis auf das Grundstück Fl.Nr. 439 weiterzuführen.

### **3.6 Sonstige öffentlichen Belange**

#### 3.6.1 Denkmalschutz

3.6.1.1 Baudenkmäler dürfen nicht verändert werden. Im Bereich der mitgeteilten Bodendenkmäler und Verdachtsflächen sind rechtzeitig vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Bodenabträge bzw. Sondagen vorzunehmen.

3.6.1.2 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.

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

3.6.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten 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 gem. 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.

3.6.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im o.g. 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.

3.6.1.6 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).

### 3.6.2 Belange des Bahnverkehrs

Bei den Bauarbeiten ist hinsichtlich der von der Maßnahme tangierten Bahnlinien Hochstadt-Marktzeuln-Ludwigsstadt sowie Bamberg-Hof/Saale zu gewährleisten, dass

- die Entwässerung des Bahnkörpers nicht beeinträchtigt wird,
- die Standsicherheit des Bahndammes gewährleistet wird,
- die Sicht der Triebfahrzeugführer auf Signale gewährleistet ist,
- Anpflanzungen in der Nähe der Bahnanlagen nur so angelegt werden, dass sie die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen (Einhaltung der bahnbedingten Abstände von Pflanzungen),
- möglichst keine von den Verkehrswegen/Parkflächen abkommende Kfz auf die Bahnanlagen gelangen können und geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen sind und dass
- hinsichtlich des Anprallschutzes die DIN 1055-9 zu beachten ist.

### 3.6.3 Abstufungskonzept der B 173 alt

3.6.3.1 Abweichend von Spalte 4 und Spalte 5 von lfd.Nr. 229 BV wird der künftige Unterhaltungsverpflichtete der Markt Marktzeuln bzw. die Gemeinde Redwitz a.d.Rodach je nach der Lage des Straßenabschnittes im jeweiligen Gemeindebereich.

3.6.3.2 Sobald sich die Planung für den künftigen weiteren Ausbau der B 173 in Richtung Oberlangensstadt/Küps dahingehend konkretisiert hat, dass der planfestgestellte direkte Anschluss der St 2208 an die B 173 neu künftig entfällt und/oder ggf. verlegt wird und diesbezüglich nicht auszuschließen ist, dass ein Teil des Verkehrs der St 2208 über die künftige Gemeindeverbindungsstraße direkt zum Zettlitzer Kreuz abfließt, ist über die künftige Verkehrsfunktion dieser Gemeindeverbindungsstraße und damit über

deren endgültige Einstufung neu zu entscheiden (entweder im Planfeststellungsverfahren für den Folgeabschnitt der B 173 neu oder in einem eigenen Umstufungsverfahren).

### **3.7 Sonstige private Belange**

3.7.1 Für die nachfolgend aufgeführten Vollerwerbslandwirte führt die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme nach Überprüfung der Planfeststellungsbehörde zu einer Existenzgefährdung:

- Einwender P 003

- Einwender P 092

Den vorgenannten Einwendern ist deshalb im Rahmen des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens Ersatzland in einem Umfang zu stellen, der nach den maßgeblichen betriebswirtschaftlichen Bewertungskriterien (z.B. Berücksichtigung der sog. "Bagatellgrenze" von 5 % Flächenverlust) eine Existenzgefährdung abwendet und die weitere Existenzfähigkeit des betroffenen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes gewährleistet.

Sollte es im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens nicht gelingen, die jeweilige Existenzgefährdung durch Ersatzlandgestellung bzw. durch eine anderweitige einvernehmliche vertragliche Vereinbarung abzuwenden, so ist der betroffene Betrieb bzw. sind beide betroffene landwirtschaftliche Betriebe insgesamt abzulösen.

In Anbetracht der teilweise erheblichen Flächeninanspruchnahmen ist Ersatzlandforderungen anderer betroffener Grundstückseigentümer, unabhängig vom Vorliegen einer Existenzgefährdung, ebenfalls soweit wie möglich nachzukommen.

Ebenso bleibt den Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten zu klären, ob den Betroffenen aufgrund der Aufhebung von Pachtverträgen gesonderte Entschädigungsansprüche zustehen.

3.7.2 Soweit im Zuge der für die Baumaßnahmen notwendigen Flächeninanspruchnahmen unwirtschaftliche Restflächen -auch hier ist in Anbetracht der im vorliegenden Fall besonderen Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft bei der Beurteilung ein großzügiger Maßstab anzulegen- 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.

- 3.7.3 Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen Bewirtschaftungserschwernissen, getätigten Investitionen oder besonderen Grundstücksnutzungen bleiben den nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.  
Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.
- 3.7.4 Die Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach, jeweils vertreten durch den Jagdvorsteher, sind 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.
- 3.7.5 Auf Verlangen des Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 276 der Gem. Trieb (Einwender P003) ist ihm die nicht vom Bauvorhaben beanspruchte nördlich der B 173 neu gelegene Restfläche dieses Grundstücks zu belassen und in Abstimmung mit ihm eine geeignete Zufahrt für dieses (Rest-)Grundstück anzulegen.
- 3.7.6 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Bestand und Zustand der Gewächshäuser (incl. Verglasung) des Gartenbaubetriebes auf dem Grundstück Fl.Nr. 140 der Gem. Hochstadt im Wege einer Beweissicherungsmaßnahme festzustellen und zu dokumentieren.
- 3.7.7 Der Eigentümer des Fahrsilos auf dem Grundstück Fl.Nr. 273 der Gem. Hochstadt (Einwender P048) ist vor Abbruch des in BV-Nr. 145 beschriebenen Fahrsilos rechtzeitig zu beteiligen, um die Bereitstellung einer entsprechenden Ersatzlösung veranlassen zu können.
- 3.7.8 Im Bereich des Gärtnereibetriebes des Einwenders P080 auf den Grundstücken Fl.Nrn. 479 und 480 der Gem. Trieb sind in Abstimmung mit dem Eigentümer zwei bis drei Leerrohre (DN 100) unter der B 173 neu zu verlegen, damit die nördlich der B 173 neu verbleibende Teilfläche des Gartenbaubetriebes ebenfalls mit Strom und Wasser versorgt werden kann. Die hierzu noch erforderlichen Regelungen sind im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens zu treffen.
- 3.7.9 Spalte 5 von lfd.Nr. 49 BV (zum BW 6-4) wird wie folgt geändert:  
Die vom Einwender P 075 genannten Bauwerksabmessungen (Höhe: 2,20 m, Breite: 2,60 m) sind bei der Ausführungsplanung entsprechend zu überprüfen und ggf. zu berichtigen.  
Die Kostentragung für die Errichtung des Bauwerkes sowie aller erforderlichen Anpassungsmaßnahmen richtet sich nach dem notariellen Kaufvertrag vom 17.06.2004 (Urkunde Nr. 1072/04). Danach werden diese Kosten sämtlich von der Bundesstraßenverwaltung getragen.

Die Planung des Überführungsbauwerkes und die Anpassungen an der Förderbandstruktur werden mit dem Einwender P075 abgestimmt.

3.7.10 Spalte 5 von lfd.Nr. 52 BV (Durchlass für bestehende Kanalisationsleitung) wird wie folgt geändert:

Für die Wasserversorgung und die Rückführung von Schlamm wird in Abstimmung mit dem Einwender P075 ein durchgehender revisionszugänglicher und begehbare Rohrdurchlass DN 2000 hergestellt. Die näheren Regelungen hierzu werden direkt mit dem Einwender P075 getroffen.

Im Rahmen der Bauausführungsplanung ist die vom Einwender P 075 mitgeteilte Grenze zwischen den bestehenden Schlämnteichen und den angrenzenden Baggerseen bei Bau-km 6+600 (Ziffern 4.4.5.1 und 4.4.5.2 des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1) zu berücksichtigen.

3.7.11 Im Zuge der Bauausführung ist zu prüfen, ob der bestehende natürliche Teichwasserzufluss für die bisher bestehenden Teiche auf dem Grundstück Fl.Nr. 275 der Gemarkung Hochstadt durch eine weitere Wasserzuführung im freien Gefälle aufrecht erhalten werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, ist der Teicheigentümer im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen entsprechend zu entschädigen.

Für den Fall, dass die vorhandene Teichanlage aufgelassen und künftig renaturiert werden muss, ist eine zusätzliche Ausgleichsfläche von 0,020 ha (200 m<sup>2</sup>) bereitzustellen, die im Rahmen der - bereits größer bemessenen - Ausgleichsmaßnahme A19 (Schaffung neuer Altarm und Auwald) mit abzudecken ist.

3.7.12 Das vom Einwender P 092 mitgeteilte Drainagesystem auf dem Grundstück Fl.Nrn. 395, 403 und 443 der Gemarkung Trieb ist in die Baureifplanung mit zu übernehmen und während der Bauausführung zu berücksichtigen.

## 4 Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand/Zweck

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, das aus den Einzugsgebieten der Straßenentwässerungsanlagen der B 173 und der vorhabenbedingt zu ändernden bzw. zu ergänzenden nachgeordneten Straßen und Wege gesammelte Oberflächenwasser sowie anfallendes Geländewasser in die Oberflächengewässer Main, Scheidsbach, Seeleinsgraben, Weihergraben, einem vorhandenen Wegseitengraben sowie in vorhandene Baggerseen

einzuleiten und von den Straßenflächen abfließendes Wasser über Bankette, Böschungen, Gräben und Mulden breitflächig in den Untergrund zu versickern.

Weiter wird der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- gem. §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, vorhandene Kiesbaggerseen aufzufüllen, im Zusammenhang mit Gründungsmaßnahmen bei technischen Bauwerken sowie zur Bodenverbesserung Stoffe ins Grundwasser einzubringen sowie für die Herstellung der tiefen Straßeneinschnitte, der Gründung von technischen Bauwerken, der Querung eines Kiesbaggersees bei Trieb sowie für generelle Wasserhaltungen Grundwasser dauerhaft abzusenken und abzuleiten.

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- wird gem. §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, 15 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Grund- und Oberflächenwasser von Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser erteilt. Die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis für notwendige Grundwasserhaltungen während der Bauzeit ist jeweils gesondert beim Landratsamt Lichtenfels als zuständiger Wasserrechtsbehörde zu beantragen. Die vorstehende beschränkte Erlaubnis wird auf die Dauer der Bauzeit befristet.

## **4.2 Plan**

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

## **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

### **4.3.2 Einleitungsmengen**

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) an den folgenden Einleitungsstellen nicht überschritten werden:

Einleitungs- stelle	Bau-km	Vorfluter	Einleitungs- menge max. (l/s)	Vorbehandlung/ Rückhaltung	BV-Nr.
E 1	5+600 links	Grundwasser	40	Ja/Ja (Versickerungsmulde)	14
E 2	5+961 rechts	Scheidsbach	100	Ja/Ja (175 m <sup>3</sup> )	25
E 3	6+028 rechts	Scheidsbach	5	Ja/Ja (90 m <sup>3</sup> )	41
E 4	6+450 rechts	Baggersee	190	Ja/Nein	48
E 5	6+780 rechts	Baggersee	209	Ja/Nein	56
E 6	7+160 links	geplanter Baggersee	364	Ja/Nein	73
E 7	7+580 rechts	Scheidsbach	7	Ja/Ja (120 m <sup>3</sup> )	81
E 8	9+320 rechts	Weihergraben	25	Ja/Ja (durch vorh. Becken der Gde. Hochstadt)	124
E 9	11+680 rechts	Main	668	Ja/Nein	185
E 10	11+770 links	Main	507	Ja/Nein	197
E 11	12+235 links	Seeleinsgraben	13	Ja/Ja (230 m <sup>3</sup> )	216
E 12	8+370 links	Wegseitengraben	9	Ja/Ja (190 m <sup>3</sup> )	104

#### 4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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.

#### 4.3.4 Anzeigepflichten

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 Kronach und der Wasserrechtsbehörde Landratsamt Lichtenfels 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.

#### 4.3.5 Bauausführung, Sonstiges

4.3.5.1 Das Regenrückhaltebecken RRB 6-2 gemäß BV-Nr. 41 kann von einem bisher vorgesehenen Volumen von 90 m<sup>3</sup> auf ein Volumen von 30 m<sup>3</sup> verkleinert werden.

4.3.5.2 Zur Sicherstellung, dass bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen die Abläufe der Rückhalteeinrichtungen im betroffenen Entwässerungsabschnitt unverzüglich geschlossen werden können, sind baulich entsprechende Schnellverschlussmöglichkeiten vorzusehen.

4.3.5.3 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich das zuständige Landratsamt Lichtenfels, das Wasserwirtschaftsamt Kronach oder die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.

4.3.5.4 Soweit örtlich machbar sind die Ableitungen von den Absetz-/Rückhaltebecken in den Vorfluter in naturnah gestaltete Gräben vorzunehmen.

4.3.5.5 Der Vorhabenträger hat die Auslaufbauwerke der Entwässerungseinrichtungen sowie die Flussufer des jeweiligen Vorfluters von 5 m oberhalb bis 5 m unterhalb der jeweiligen Einleitungsstelle ins Gewässer im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und den sonstigen Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Darüber hinaus hat sich der Vorhabenträger nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmung des Art. 22 BayWG am Unterhalt des Vorfluters insoweit zu beteiligen, als dieser durch den Betrieb der Entwässerungseinrichtung bedingt ist.

4.3.5.6 Der Vorhabenträger hat die Entwässerungsanlagen ordnungsgemäß zu warten und zu betreiben.

Die Absetz- und Rückhaltebecken sind regelmäßig auf ihren Bau- und Unterhaltungszustand zu überprüfen und bei Bedarf zu räumen. Bei der Ausführung ist darauf zu achten, dass eine Räumung des Absetzmaterials ohne Schädigung der Anlage möglich ist.

Das Räumgut ist nach den abfallrechtlichen Vorgaben zu entsorgen.

Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung - EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.

4.3.5.7 Der Vorhabenträger hat eine Dienstanweisung und für jede Anlage (z.B. Kanalnetz, Regenwasserbehandlungsanlage) eine Betriebsanweisung



auszuarbeiten und regelmäßig zu aktualisieren. Die Dienst- und Betriebsanweisungen sind an geeigneter Stelle auszulegen und der Kreisverwaltungsbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kronach (2-fach) zu übersenden. Darin sind auch die Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen aufzunehmen. Wesentliche Änderungen sind mitzuteilen.

- 4.3.5.8 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 Lichtenfels und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen für die vorgesehenen bzw. eingetretenen Änderungen zu beantragen.
- 4.3.5.9 Die baubedingten Grundwassernutzungen dürfen nicht zur Beeinträchtigung von Altwasserstrukturen, Biotopen und sonstigen ökologisch wertvollen Feuchtgebieten führen.  
Sollten derartige Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sein, sind zeitlich befristete Grundwassernutzungen in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzfachbehörde vorzunehmen.  
Die zuständige Naturschutzfachbehörde ist vor Beginn der Grundwasserbenutzungen im Nahbereich von Nass- und Feuchtbiotopen zu hören.
- 4.3.5.10 Soweit technisch und baubetrieblich möglich ist unverschmutztes Grundwasser ortsnah über flächenhafte oder linienförmige Versickerungseinrichtungen unter Ausnutzung der belebten Bodenzone wieder dem Untergrund zuzuführen.
- 4.3.5.11 Sofern es im Zuge der Baumaßnahmen zu längeren bzw. dauerhaften Grundwassereingriffen bzw. -beeinträchtigungen kommen sollte, bleibt die Einrichtung von Grundwassermessstellen vorbehalten. In diesem Falle ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ein Grundwassermonitoring durchzuführen bzw. sind die weiteren Schritte mit ihm abzustimmen.
- 4.3.5.12 Als Auffüllmaterial für Baggerseen darf nur unbelastetes Erdmaterial ohne jegliche Fremdstoffe verwendet werden. Die materiellen Anforderungen des Leitfadens zum Eckpunktepapier "Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen" für die Verfüllkategorie Nassverfüllung i.d.F. vom 09.05.2009 sind einzuhalten. Ein entsprechendes Konzept zur Verfüllung, insbesondere zur Eigen- und Fremdüberwachung sowie zur Grundwasserüberwachung ist den zuständigen Behörden rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn vorzulegen.  
Zur Herstellung der Dammaufstandsfläche in den Baggerseen ist ebenfalls nur

unbelastetes Material, das dem Leitfaden zum Eckpunktpapier "Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen" entspricht, zu verwenden.

Die Naturschutzfachbehörde sowie die zuständige Behörde für den Vollzug des Eckpunktepapiers sind zu gegebener Zeit zu beteiligen.

4.3.5.13 Stoffe, die in den Untergrund bzw. in das Grundwasser für Gründungszwecke und für Boden verbessernde Maßnahmen eingebracht werden, dürfen zu keiner Gefährdung des Grundwassers führen. Die verwendeten Stoffe müssen hinsichtlich ihrer Unbedenklichkeit zertifiziert und zugelassen sein.

4.3.5.14 Die temporären Einleitungsstellen von Grund- und Oberflächenwasser in die Gewässer während der Bauzeit sind jeweils rechtzeitig vor Beginn der Benutzung im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach festzulegen und zu gestalten.

Den jeweiligen Einleitungen dieses Abwassers in den jeweiligen Vorfluter sind ausreichend bemessene Absetzbecken-/behälter vorzuschalten, die insbesondere dem Rückhalt absetzbarer Stoffe dienen sollen.

Unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme ist vom Vorhabenträger die ursprüngliche Situation im Bereich der temporären Einleitungsstellen wieder herzustellen.

4.3.5.15 Soweit im Bereich des Nassanger Weihers während der Bauzeit temporäre Grundwasserhaltungen (Baugruben) vorgesehen werden, ist rechtzeitig vorher der Bezirk Oberfranken -Fischereifachberatung- bzw. der Bewirtschafter des Nassanger Weihers am Verfahren zu beteiligen.

4.3.5.16 In Abweichung von BV-Nr. 148 ist zunächst zu versuchen, für die vorhandene Quelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 271 der Gemarkung Hochstadt eine Ersatzquellfassung zu schaffen und das abfließende Wasser wie bisher in südliche Richtung abzuleiten.

4.3.6 Maßnahmen zur Beweissicherung

Das in Abstimmung mit dem TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH an den nunmehr 9 Grundwassermessstellen zwischen Trieb und südlich Hochstadt seit Juli 2011 betriebene monatliche Grundwassermonitoring ist turnusgemäß auch während der Bauzeit bis mindestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme fortzuführen und entsprechend zu dokumentieren.

Im Hinblick auf eine evtl. Anschneidung von Stauwasserhorizonten sind in Abstimmung mit der TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH sowohl an der zum künftigen Fahrbahnrand der B 173 neu nächstgelegenen ersten Häuserreihe am Südrand von Hochstadt sowie am Nordrand von Wolfsloch zweckentsprechende Beweissicherungsmaßnahmen vorzunehmen, um mögliche Schrumpfsetzungen des Baugrundes zu ermitteln und später belegen zu können.

Weiter sind die im LGA-Gutachten genannten privaten Brauchwasserbrunnen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 480 und 482 der Gem. Trieb, auf dem Grundstück Fl.Nr. 140 der Gem. Hochstadt (Gärtnerbrunnen), auf den Grundstücken Fl.Nrn. 119 und 68 der Gem. Hochstadt sowie auf den Grundstücken Fl.Nrn. 42 und 43/1 der Gem. Wolfsloch in Absprache mit dem geologischen Gutachter regelmäßig und wiederkehrend zu überwachen (z.B. durch chronologische Erfassung des Grundwasserspiegels in Ruhe), soweit die jeweiligen Eigentümer den Zugang zu der privaten Brunnenanlage und die Vornahme der entsprechenden Messung gestatten.

Auf Verlangen der Einwender P 003, P 089, P 096 und P 107 sind auch die Brauchwasserbrunnen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 271 der Gem. Hochstadt, 391 der Gem. Trieb, 1073 der Gem. Redwitz sowie an den Anwesen Nassanger 1 und Ringstr. 15 in Hochstadt in diese Beweissicherungsmaßnahmen einzubeziehen.

## **5 Straßenrechtliche Verfügungen**

### **5.1 Nach FStrG**

Die Neubaustrecke der B 173 -vierstreifige Verlegung zwischen Michelau und Zettlitz- von Bau-km 5+600 (Abschnitt 320 Station 1,871) bis Bau-km 13+600 (Abschnitt 440 Station 0,275) wird gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. Abs. 2 FStrG zur B 173 gewidmet (vgl. BV-Nr. 1), im Abschnitt von Bau-km 5+600 (Abschnitt 320 Station 1,871) bis Bau-km 13+320 (vgl. BV-Nr. 227) gleichzeitig 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 Straßenverordnung -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 Beschilderung mit Zeichen 331.1 bzw. 331.2 der StVO erfolgt entsprechend der noch zu treffenden Anordnung der Straßenverkehrsbehörde am Landratsamt Lichtenfels.

Die in lfd.Nrn. 3 und 93 BV genannte Teilstrecke der bestehenden B 173 von Bau-km 0+095,392 (Trieb) bis zum Zettlitzer Kreuz (Abschnitt 420 Station 0,000) wird gemäß § 2 Abs. 4 FStrG zur Kreisstraße in der Baulast des Landkreises Lichtenfels abgestuft.

Die in lfd.Nr. 229 BV genannte Teilstrecke der bestehenden B 173 vom Zettlitzer Kreuz (Abschnitt 420 Station 0,000) bis zur Einmündung der St 2208 (Bau-km 0+006,25 der B 173 alt) wird gemäß § 2 Abs. 4 FStrG zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft. Diese Abstufung steht jedoch unter dem Vorbehalt einer späteren Änderung (gemäß Auflage A 3.6.3.2).

Die in lfd.Nr. 227 BV beschriebene Teilstrecke der bestehenden B 289 wird zur St 2191 abgestuft.

Die jeweils verfügte Abstufung in eine "niedrigere" Straßenkategorie wird gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlage 7.1) sowie dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 7.3).

Die künftig für den Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassenden Teilstrecken der bisherigen B 173 gemäß lfd.Nrn. 36, 87 und 230 BV 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.

## **5.2 Nach BayStrG**

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlage 7.1) und dort insbesondere dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 7.3).

Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

Nach den vorstehenden Ausführungen werden in diesem Planfeststellungsverfahren folgende neu herzustellenden bzw. anzupassenden oder zu verlegenden Teilstrecken von Straßen und Wegen gewidmet:

Die in BV-Nr. 3 beschriebene Verlegungsstrecke zur Kreisstraße LIF 13 sowie die in BV-Nr. 121 beschriebene Verlegungsstrecke zur Kreisstraße LIF 4, jeweils in der Baulast des Landkreises Lichtenfels, die in BV-Nr. 169 beschriebene Teilstrecke zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Gemeinde Hochstadt sowie die neu herzustellenden Teilstrecken von neu gebauten Wirtschaftswegen (BV-Nrn. 15, 29, 53, 61, 79, 92, 101, 102,, 108, 113, 115, 130, 134, 139, 143, 149, 152, 163, 165, 173, 178, 181, 182, 198, 225 und 226 sowie die in den Auflagen A 3.5.12, 3.5.13 und 3.5.14 angeordneten zusätzlichen Wegeabschnitte zu ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast der jeweiligen Gemeinde, in deren Gemarkungsbereich diese Wegeabschnitte liegen.

Die in BV-Nr. 127 beschriebene Teilstrecke der Kreisstraße LIF 4 wird mit Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck zum ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Gemeinde Hochstadt abgestuft.

Die in BV-Nr. 5 beschriebene Teilstrecke der Kreisstraße LIF 13 sowie die in BV-Nr. 127 beschriebene Teilstrecke der Kreisstraße LIF 4, die in BV-Nr. 168 beschriebene Teilstrecke der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt-Burgstall sowie die künftig entbehrlichen Teilstrecken der bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwege BV-Nrn. 15, 66, 82, 86, 89, 91, 105, 110, 116, 141, 153, 164, 167, 211, 217 und 232 werden mit der Sperrung des entsprechenden Straßen- und Wegeabschnittes eingezogen.

## **6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage von Seiten des Vorhabenträgers bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr

gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

## **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 Ziffern 3 und 4.3 Rechnung getragen:

- 6.1.1 Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).
- 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 privaten Betroffenen (im Rahmen der Auflagen 3.6.1 bis 3.7.12 unter Teil A).

## **6.2 Zurückweisungen**

Die Einwendungen und Forderungen der nachfolgend aufgeführten Träger öffentlicher Belange und privaten Einwendungsführer 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 Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug
  - 6.2.1.2 Gewählte "Südtrasse" als nachteiligste Alternative
  - 6.2.1.3 Fehlende Notwendigkeit aufgrund Verkehrsbelastung
  - 6.2.1.4 Fehler bei Variantenprüfung, falsche Beurteilung des Urteils des BVerwG vom 14.11.2002

- 6.2.1.5 Aufrechterhaltung bestehender Naherholungsmöglichkeiten
- 6.2.1.6 Beteiligung der anerkannten Verbände
- 6.2.2 Forderungen nach gesonderten aktiven und/oder passiven Lärmschutzvorkehrungen sowie damit verbundene Wertminderungsansprüche.
- 6.2.3 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3 hinausgehend.
- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.3.1 bis 3.3.17 hinausgehend.
- 6.2.5 Forderungen nach zusätzlichen land- und forstwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.5.1 bis 3.5.15 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.7.1 bis 3.7.3 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, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.6.1 bis 3.6.3.2 hinausgehend.
- 6.2.8 Forderungen von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen 3.7.1 bis 3.7.12 hinausgehend.

## **7 Kostenentscheidung**

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

## B. Sachverhalt

### 1 Beschreibung des Vorhabens

Der Freistaat Bayern beabsichtigt im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung für die Bundesstraßenverwaltung den zweibahnigen vierstreifigen Ausbau mit gleichzeitiger Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz im Abschnitt zwischen der bestehenden Einmündung der Kreisstraße LIF 13 bei Michelau i.OFr. (Bau-km 5+600 bis Bau-km 13+600) im Bereich der höhengleichen Einmündung der St 2208.

Die B 173 selbst beginnt an der A 73 bei der AS Lichtenfels und verläuft über Kronach nach Hof. Ab der AS Lichtenfels ist die B 173 zweibahnig bis zur AS Lichtenfels/Ost unter Verkehr.

Die zur Planfeststellung beantragte Planung behandelt den 3. Bauabschnitt des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz.

Der 1. Bauabschnitt dieser Baumaßnahme -zweibahniger Ausbau der Ortsumgehung Lichtenfels zwischen den AS Lichtenfels-West und Lichtenfels-Ost- wurde 2000 fertiggestellt und ist seitdem unter Verkehr.

Der 2. Bauabschnitt zwischen der AS Lichtenfels-Ost und dem Beginn des 3. Bauabschnittes wurde gegenüber dem in diesem Verfahren behandelten 3. Bauabschnitt zurückgestellt. Grund hierfür ist die größere Dringlichkeit einer verkehrlichen Entlastung der derzeit mit Durchgangsverkehr sehr hoch belasteten Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt.

Der geplante zweibahnige vierstreifige Ausbau bzw. die Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz dient in erster Linie der Verbesserung der zur Zeit unzureichenden Anbindung des Raumes Kronach/Kulmbach an das leistungsfähige Bundesfernstraßennetz und bewirkt insbesondere durch die künftige Umfahrung der stark belasteten Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt eine erhebliche Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse.

Weiterhin dient das Vorhaben auch der verbesserten Anbindung der angrenzenden Gebiete Südostthüringens an das bestehende leistungsfähige Fernstraßennetz in südlicher Richtung.

Die B 173 hat dabei eine große Bedeutung sowohl für den Nord-Süd-Verkehr Kronach-Lichtenfels-A 73 (Bamberg) als auch (in Verbindung mit der fertiggestellten A 73 Lichtenfels-Coburg-Erfurt) für den Ost-West-Verkehr Kulmbach-Lichtenfels-Coburg.

Entsprechend der Funktion im Straßennetz zur Anbindung des Mittelzentrums Kronach und des möglichen Oberzentrums Kulmbach an die großräumige



Bundesfernstraßenverbindung Bamberg-Lichtenfels-Coburg-Erfurt sowie der Verbindung des möglichen Oberzentrums Kulmbach und des Mittelzentrums Kronach mit dem Mittelzentrum Lichtenfels ist die Straße gemäß RAS-N der Straßenkategorie A II zuzuordnen. Sie soll dabei nach dem abgeschlossenen Ausbau auch als Kraftfahrstraße betrieben werden.

Die B 173 verläuft im hier behandelten Abschnitt entlang einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Im Regionalplan Oberfranken-West (Region 4) wird der zweibahnige Ausbau der Verbindung Lichtenfels-Kronach als vorrangig und aus regionalplanerischer Sicht als besonders bedeutsam bezeichnet (Ziel B V, Ziffer 1.4.1 des Regionalplans).

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist sowohl der 2. Bauabschnitt als auch der 3. Bauabschnitt des zweibahnig vierstreifigen Ausbaus bzw. der Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz im "Vordringlichen Bedarf" enthalten. Der in Richtung Kronach anschließende Abschnitt der B 173 "Zettlitz-Oberlangenstadt" war bisher lediglich im weiteren Bedarf eingestuft.

Im Bedarfsplan ist der gesamte Streckenzug der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz als durchgehender vierstreifiger Straßenzug festgeschrieben.

Die Baulänge der verlegten B 173 beträgt im beantragten Planfeststellungsabschnitt 8,0 km zwischen Bau-km 5+600 und Bau-km 13+600. Das in vorangegangenen Planungen bei Zettlitz geplante Bauende wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Herstellung einer verkehrsgerechten Verknüpfung der B 289 im Zuge einer höhenfreien Anschlussstelle nach Norden bis Redwitz verschoben. Die B 173 soll im vorliegenden Abschnitt wegen ihrer großen Verkehrsbedeutung für die Region Oberfranken-West zweibahnig mit vier Fahrstreifen gebaut und als Kraftfahrstraße betrieben werden.

Wesentlicher Bestandteil der beantragten Planung ist der Umbau der bestehenden höhengleichen Einmündung der Kreisstraße LIF 13 in eine höhenfreie Anschlussstelle bei Bau-km 6+092 und die Anbindung an die B 289 bei Horb mit dem Neubau einer höhenfreien Anschlussstelle. Nördlich der neuen Anschlussstelle mit der B 289 endet der zweibahnige Ausbau und die B 173 neu wird wiederum auf die bestehende Trasse der vorhandenen Bundesstraße geführt. Bei Bau-km 13+321 wird zudem die St 2208 angebunden. Mit dem Umbau dieses Knotenpunktes wird auch eine Verbindung zur bisherigen B 173 in Richtung Zettlitz geschaffen, die für die künftige Abwicklung des nicht kraftfahrstraßentauglichen Verkehrs notwendig ist.

Bedingt durch den sensiblen Trassenbereich der Neubaustrecke, die u.a. zwei Natura 2000-Schutzgebiete berührt, und zwar das FFH-Gebiet DE 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und das Vogelschutzgebiet DE 5931-471

"Täler von Oberem Maintal, Unterer Rodach und Steinach", wird dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen entsprechend der zweibahnige Regelquerschnitt RQ21 vorgesehen. Dieser Querschnitt beinhaltet zwei jeweils 7,75 m breite Fahrstreifen für jede Richtung sowie einen 2,50 m breiten Mittelstreifen.

## **2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen**

Das Konzept für den Neubau des sog. "Frankenschnellweges" als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zur Erschließung der Region Oberfranken und zur Anbindung der oberfränkischen Zentren sowie des ehemaligen Zonenrandgebietes an den Großraum Nürnberg und an das weiträumige Autobahnnetz war und ist Gegenstand der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen seit 1970, zunächst mit einem vierstreifigen Streckenanteil zwischen Nürnberg und Bamberg, seit 1980 als durchgängige vierstreifige Verbindung bis Coburg und Kronach, und mit einer zweistreifigen Fortsetzung bis zur BAB A 9 bei Hof. Vervollständigt wird dieses Konzept durch den Neubau einer leistungsfähigen zweistreifigen West-Ost-Verbindung Schweinfurt-Coburg-Kronach im Zuge der B 303.

Dieses Konzept ist nach der Öffnung der Grenze 1989 und der Deutschen Einheit in das in den Bedarfsplänen seit 1993 enthaltene, durch die "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" gekennzeichnete Programm der Maßnahmen zum Zusammenwachsen von alten und neuen Bundesländern integriert worden, hier speziell in die Verbindungen von Bayern nach Thüringen und Sachsen mit den zugehörigen neuen Autobahnen A 71/A 73 Erfurt-Schweinfurt/Suhl-Lichtenfels und den Ausbaustrecken der BAB A 9 Hermsdorf-Hirschberg-Nürnberg und BAB A 4 Eisenach-Hermsdorf-Dresden sowie mit der Fortsetzung der B 173 ostwärts der A 9 in Form der A 72 nach Sachsen und den Bundesstraßen B 85 und B 89 nördlich Kronach nach Thüringen.

Maßgebende Grundlage für das dargestellte ursprüngliche Konzept war die Festlegung in dem ehemaligen "Gesetz zur Förderung des Zonenrandgebietes" vom 05.08.1971, hier den Ausbau der Bundesverkehrswege bevorzugt zu fördern. Mit dem Ziel, die Erreichbarkeit des Zonenrandes, seine Anbindung an die Wirtschaftszentren der Bundesrepublik Deutschland sowie seine innere Erschließung zu verbessern, sollten "zur Verringerung der Verkehrsferne" und zur Strukturverbesserung -auch bei verhältnismäßig niedrigen Prognosebelastungen- neue Bundesfernstraßen mit "Geschwindigkeitsfahrbahnen" geplant werden, mit denen aufgrund

vergleichsweise hoher Fahrgeschwindigkeiten Standortnachteile aus der Randlage kompensiert werden konnten.

Dies galt insbesondere für die vierstreifigen Abschnitte der jetzigen BAB A 73 zwischen Nürnberg und Bamberg sowie für die anschließenden Abschnitte von Bamberg über Lichtenfels nach Kronach.

Der Ausbau der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach ist demnach auch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes dem Gesetz als Anlage beigefügt ist, als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung erstreckt sich im Abschnitt zwischen Lichtenfels und Zettlitz auch auf den vierstreifigen Ausbau.

Die in diesem Planfeststellungsverfahren behandelte Planung der B 173 stellt den 3. Bauabschnitt des zweibahnigen Ausbaus bzw. der zweibahnigen Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz dar.

Für diese Maßnahme wurde im November 1985 ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, das mit einer damals bahnparallelen Trasse mit landesplanerischer Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 05.08.1988 abgeschlossen wurde. Die Linienbestimmung des Bundesministers für Verkehr gem. § 16 FStrG hierfür erfolgte mit BMV-Schreiben vom 06.08.1991.

Für die Verlegung und den Ausbau der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz wurde am 19.12.1995 ein Planfeststellungsverfahren für die Bahntrasse (entspricht in etwa der Variante Nord im nunmehrigen Verfahren) beantragt und am 23.11.1998 erörtert. Die damalige Planung verlief östlich der AS Michelau parallel zur bestehenden Bahnlinie, querte die Bahnlinie westlich Hochstadt und anschließend die Mainau zwischen Hochstadt und Zettlitz. Der hierzu ergangene Planfeststellungsbeschluss vom 13.07.2000 wurde in der Fassung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses vom 16.05.2002 von einem anerkannten Naturschutzverband beklagt. Das BVerwG hat in seinem hierzu ergangenen Urteil vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15/02, NVwZ 2003, S. 485 ff) den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken als rechtswidrig eingestuft und ihn deshalb außer Vollzug gesetzt. Es hat dabei gerügt, dass der Beschluss die Europäische Vogelschutzrichtlinie verletzt und an einem fachplanerischen Abwägungsmangel bezüglich der Trassenalternativen leidet.

Insbesondere, wenn eine Straßenplanung einen wertvollen und schutzwürdigen Naturraum durchschneidet, d.h. die Planung ein Natura 2000-Gebiet (FFH- oder Vogelschutzgebiet) betrifft, seien Trassenalternativen, die diesen Naturraum umfahren, besonders eingehend zu untersuchen. Als zumutbare und damit vorzuziehende Trassenalternative kann nach

Darstellung des BVerwG auch eine ortsnahe Trassenführung in Verbindung mit Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes in Betracht kommen.

Das BVerwG hat jedoch ausdrücklich auf die Möglichkeit einer "Nachbesserung" in einem ergänzenden Verfahren (gemäß § 17 Abs. 6c Satz 1 und 2 FStrG a.F.) verwiesen.

Für die "Nachbesserung" bzw. "Neuausrichtung" der Straßenplanung wurden seitens des Staatl. Bauamtes Bamberg als Vorhabenträger ab dem Jahr 2003 alle notwendigen Daten unter fortwährender begleitender Aktualisierung erhoben und eine neue Untersuchung von denkbaren Trassenalternativen durchgeführt (siehe hierzu auch Ziffer 3.1 ff des Erläuterungsberichtes - Planunterlage 1).

Aus den vorgenommenen Untersuchungen wurden drei Trassenvarianten (Varianten Nord, Mitte und Süd) entwickelt, die im Einzelnen auf ihre Umweltverträglichkeit und hinsichtlich ihrer Trassierung in Teilbereichen eines betroffenen FFH-Gebietes und eines Vogelschutzgebietes einer weiteren Verträglichkeitsuntersuchung unterzogen wurden. In diesen Untersuchungen kam man zum Ergebnis, dass alle untersuchten Varianten zum Teil erhebliche Eingriffe in die betroffenen Schutzgebiete von europäischem Rang darstellen, dass aber die untersuchte Variante Süd im Gesamtvergleich aller Varianten die geringsten Beeinträchtigungen verursacht. Unter Berücksichtigung der gebotenen Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wurde daher die untersuchte Variante Süd der weiteren Straßenplanung zugrunde gelegt. Der darauf basierende Vorentwurf vom 30.11.2006 wurde von der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 14.01.2009 genehmigt und hat vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Sichtvermerk unter dem Datum 27.11.2008 erhalten.

Mit Schreiben vom 13.05.2009 wurde das Planfeststellungsverfahren für die Variante Süd eingeleitet. Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens wurden im beantragten Planfeststellungsabschnitt jedoch noch mehrere Planänderungen veranlasst bzw. vorgenommen, so dass die ursprünglichen Planunterlagen letztlich nochmals vollständig überarbeitet wurden.

Bei den Änderungen, die sich grundlegend auf die beantragte Planung auswirkten, handelt es sich u.a. um den Entfall der Neutrassierung und des Anschlusses der Kreisstraße LIF 13 neu an die B 173, nachdem der Landkreis Lichtenfels die Verwirklichung dieses Projektes zugunsten der B 173 neu aufgegeben hat, um eine grundlegende Umplanung der vorgesehenen AS Michelau, um eine bautechnische und konstruktive Optimierung der Mainbrücke bei Horb, um die Erweiterung und Ergänzung des hydraulischen Ausgleichskonzeptes, um die grundlegende Änderung des naturschutzfachlichen Kompensationskonzeptes, um die Aktualisierung von faunistischen Grundlagendaten, um Änderungen und Ergänzungen zu den

Unterlagen zur Natura 2000-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung sowie zum Teil auch um die Berücksichtigung bzw. Einarbeitung von Forderungen und Einwendungen aus dem durchgeführten Anhörungsverfahren.

### **3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 27.04.2012 beantragte das Staatl. Bauamt Bamberg, für die grundlegend überarbeitete Planung eines zweibahnigen Ausbaus und einer Verlegung der B 173 "Lichtenfels-Kronach" im Bauabschnitt "Michelau-Zettlitz" von Bau-km 5+600 bis Bau-km 13+600 auf der Grundlage der untersuchten Trassenvariante Süd das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 22.05.2012 das Anhörungsverfahren ein.

In diesem Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass das mit Schreiben vom 13.05.2009 eingeleitete Anhörungsverfahren für die vorangegangene Planung in Kürze eingestellt werden wird und dass die in diesem Verfahren abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen nicht Gegenstand des neuen Anhörungsverfahrens werden, sondern dass Einwendungen in diesem neuen Anhörungsverfahren auch wieder neu erhoben werden müssen.

Das am 13.05.2009 eingeleitete Planfeststellungsverfahren wurde auf Antrag des Staatl. Bauamtes Bamberg vom 12.06.2012 mit Beschluss der Regierung von Oberfranken vom 25.09.2012 Nr. 32-4354.20-2/09 eingestellt.

Die neu eingereichten, umfangreich überarbeiteten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 18. Juni 2012 bis 18. Juli 2012 bei der Stadt Lichtenfels, vom 12. Juni 2012 bis 12. Juli 2012 bei der Gemeinde Michelau i.OFr., vom 12. Juni 2012 bis 12. Juli 2012 bei der Verwaltungsgemeinschaft Hochstadt-Marktzeuln (für die Gemeinde Hochstadt a.Main sowie den Markt Marktzeuln) sowie vom 21. Juni 2012 bis 24. Juli 2012 bei der Verwaltungsgemeinschaft Redwitz a.d.Rodach (für die Gemeinde Redwitz a.d.Rodach) jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht aus.

In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Lichtenfels, bei der Gemeinde Michelau i.OFr., bei der Verwaltungsgemeinschaft Hochstadt-Marktzeuln und bei der Verwaltungsgemeinschaft Redwitz a.d.Rodach 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 Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden jeweils von den planauslegenden Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften 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:

- Landratsamt Lichtenfels
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Stadt Lichtenfels
- Gemeinde Michelau i.OFr.
- Gemeinde Hochstadt a.Main
- Markt Marktzeuln
- Gemeinde Redwitz a.d.Rodach
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg - Schloss Seehof, Memmelsdorf
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
- Regierung von Mittelfranken, Luftamt Nordbayern, Nürnberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- Bezirk Oberfranken -Fischereifachberatung-, Bayreuth
- DB Services Immobilien GmbH, Nürnberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bamberg
- TenneT TOS GmbH, Bamberg
- Ferngas Nordbayern GmbH, Nürnberg, jetzt Ferngas Netzgesellschaft mbH, Schwaig
- Fernwasserversorgung Oberfranken (FWO), Kronach
- E.ON Netz GmbH, Bereich Leitungen, Bamberg
- E.ON Bayern AG, Bamberg, nunmehr Bayernwerk AG.

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 23. Juli 2013 in

der Katzogelhalle in Hochstadt a.Main erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände, soweit sie sich zu der Planung geäußert haben, sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte eine ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in den beteiligten Gemeinden.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten, die sich in den Verfahrensakten der Planfeststellungsbehörde befindet.

Nachdem sowohl das beantragte Straßenbauvorhaben als auch sämtliche dazu untersuchten Trassenvarianten zwei vorhandene Natura 2000-Gebiete an- bzw. durchschneiden und damit erheblich beeinträchtigen, wobei bei einem FFH-Gebiet auch ein prioritärer Lebensraumtyp (LRT 19E0\* - Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) erheblich beeinträchtigt wird und insofern für die Verwirklichung der Maßnahme aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine ausnahmsweise Zulassung i.S. des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erteilt werden soll, wurde zur beabsichtigten Ausnahmeerteilung aus sonstigen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Stellungnahme der EU-Kommission gemäß § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG eingeholt, die diese am 18.12.2015 unter dem Aktenzeichen C (2015) 9085 final abgegeben hat.

## C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### 1 **Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### 1.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)**

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

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 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

#### 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 zweibahnige Ausbau einschließlich der Verlegung der B 173 im Abschnitt von Michelau bis Zettlitz auf einer völlig neuen Trasse mit einer Neubaulänge von ca. 8,00 km gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i.V.m. § 3b Abs. 1 UVPG i.V.m. Nrn. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist.



Zwar wird hier eine bestehende Bundesstraße durch eine Verlegung aus vorhandenen Ortsdurchfahrten heraus bei gleichzeitiger Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen auf einer Abschnittslänge von 8,00 km neu gebaut, allerdings wird damit der Schwellenwert von 10 km durchgehender Länge i.S. der Nr. 14.5 der Anlage 1 zum UVPG nicht erreicht.

Somit handelt es sich hier um den Bau einer sonstigen Bundesstraße i.S. von Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG, wonach die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vom Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c Satz 1 UVPG abhängig ist.

Danach ist unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 2 zum UVPG zu prüfen, ob das Vorhaben nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Aufgrund der Tatsache, dass das beantragte Vorhaben -gleichwie auch alle sonstigen untersuchten Trassenvarianten- durch ein ökologisch sehr empfindliches Gebiet verläuft und darüber hinaus sowohl ein bestehendes FFH-Gebiet als auch ein bestehendes Vogelschutzgebiet direkt berührt, kann das Eintreten von erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden, so dass allein schon aus diesem Grund die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207-219). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 140-166, m.w.N.).

Hierzu hat der Vorhabenträger nach § 6 Abs. 3 UVPG entsprechend aussagekräftige Unterlagen vorzulegen. Auf diese Unterlagen (insbesondere

Planunterlagen Nrn. 11, 12, 13 und 16) wird in Ergänzung zu den Ausführungen unter Teil C.2 der Gründe Bezug genommen.

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, BVerwGE 100, 370-388) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die RL 2011/92/EU (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten), dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Verfahren fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre. Die UVP ist auch kein "Suchverfahren", in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssen. Vielmehr soll die UVP (lediglich) die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche UVP für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Nachdem allerdings die Auswahl der letztlich beantragten Trassenführung der B 173 neu im anhängigen Planfeststellungsverfahren besonders umstritten war und somit auch Gegenstand vieler Einwendungen gewesen ist, wurden im Rahmen der UVP auch die Auswirkungen durch die untersuchten Trassenalternativen einer vergleichenden Betrachtung unterzogen.

Nachdem allerdings die eigentliche Variantenprüfung Gegenstand der fachplanungsrechtlichen Abwägung ist, wird hinsichtlich der Prüfung der möglichen Planungsvarianten auf die weitergehenden Ausführungen unter C.3.5.2 der Gründe dieses Beschlusses verwiesen.

### 1.3 **Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie**

Die geplante und mit diesem Beschluss zugelassene Verlegung mit einem zweibahnig vierstreifigen Ausbau der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz mit den darin enthaltenen Ortsumfahrungen von Trieb und Hochstadt a.Main berührt bzw. durchquert zwei Natura 2000-Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" sowie das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach".

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

Das Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit eines geplanten Projekts umfasst drei Phasen, denen jeweils unterschiedliche Fragestellungen zugrunde liegen:

#### Phase 1: FFH-Vorprüfung

Die FFH-Vorprüfung hat die Frage zu beantworten, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Es kommt im Sinne einer Vorabschätzung hier nur darauf an, ob ein Vorhaben im konkreten Einzelfall überhaupt geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. Nr. 4.1 Leitfaden FFH-VP).

#### Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

Können erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach Durchführung der FFH-Vorprüfung nicht offensichtlich ausgeschlossen werden, ist eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Projekts erforderlich, die mit jeweils hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellt, ob das Vorhaben das FFH-Gebiet im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (erheblich) beeinträchtigt (Wahrscheinlichkeitsmaßstab). In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des betroffenen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (vgl. Nrn. 4.1 und 5.1 Leitfaden FFH-VP).

Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG). Werden prioritäre Lebensraumtypen und/oder Arten erheblich beeinträchtigt, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur dann berücksichtigt werden, wenn zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (§ 34 Abs. 4 BNatSchG). Dies festzustellen ist Sache der FFH-Ausnahmeprüfung, die sich an die FFH-Verträglichkeitsprüfung anschließt, wenn dort festgestellt wurde, dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist (vgl. Nr. 6.1 Leitfaden FFH-VP).

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung bezüglich der beiden genannten Gebiete beinhalten folgende Arbeitsschritte, an die sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung anlehnt:

- Beschreibung der Natura 2000-Gebiete sowie der für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile,
- Beschreibung des Ausbavorhabens,
- Abgrenzung und Beschreibung des detailliert untersuchten Bereichs,
- Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete,
- Darstellung der vorhabenbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung,
- Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch andere, mit dem gegenständlichen Projekt zusammenwirkende Pläne oder Projekte,

- Zusammenfassung der Ergebnisse.

Im Einzelnen wird hierzu auf die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" (Planunterlage 12.5) sowie zur Vogelschutzverträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" (Planunterlage 12.6) sowie auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.1 der Gründe Bezug genommen.

Nachdem im vorliegenden Fall die beabsichtigte Straßenbaumaßnahme - ebenso wie alle denkbaren und insoweit auch näher untersuchten Trassenvarianten - die beiden genannten Natura 2000-Gebiete direkt betreffen und die Straßentrasse zum Teil direkt in diesen Natura 2000-Gebieten verläuft, konnte im vorliegenden Fall auf die Phase 1 der FFH-Vorprüfung verzichtet werden, da hier nicht nur die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung dieser Gebiete besteht, sondern durch die direkte Gebietsbetroffenheit auf der Hand liegt.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Phase 2) gemäß Planunterlage 12.5 hat ergeben, dass im FFH-Gebiet DE 5833-371 mehrere für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes maßgebliche Bestandteile (Lebensraumtypen - LRT) durch das Straßenbauvorhaben erheblich beeinträchtigt werden, und zwar die Lebensraumtypen

- LRT 3150 Natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions, den
- LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe, den
- LRT 6510 Magere Flachlandmähwiesen sowie den
- LRT 91E0\* Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*, wobei es sich bei letzterem um einen prioritären Lebensraum handelt.

Die Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung gemäß Planunterlage 12.6 hat ergeben, dass im Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 die Vogelart Nr. A081 Rohrweihe erheblich beeinträchtigt wird. Bei den weiteren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen des betroffenen Vogelschutzgebietes werden aus naturschutzfachlicher Sicht hingegen keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt.

Nachdem in den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung festgestellt wird, dass es sowohl hinsichtlich des FFH-Gebietes als auch des Vogelschutzgebietes zu erheblichen Beeinträchtigungen von maßgeblichen Lebensraumtypen bzw. -arten kommt,

wobei auch ein prioritärer Lebensraum erheblich beeinträchtigt wird, und das Straßenbauvorhaben dennoch verwirklicht werden soll, hat der Vorhabenträger zusätzliche Unterlagen für eine FFH-Ausnahmeprüfung bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung vorgelegt, um für die Ausführung des Straßenbauvorhabens eine ausnahmsweise Zulassung im Wege einer Befreiung gemäß § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG (Phase 3) zu erreichen.

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen zur Ausnahmeprüfung bezüglich der beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete beinhalten folgende Arbeitsschritte, an die sich die FFH-Ausnahmeprüfung anlehnt:

- Anlass mit Bestimmung des Zweckes und des Zieles des Ausbauvorhabens
- Beschreibung und Beurteilung der untersuchten Alternativen aus der Sicht der Belange von Natura 2000
- Bewertung der Alternativen hinsichtlich Zumutbarkeit mit Begründung der gewählten Lösung
- Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
- Prüfung und Festlegung fachlich ausreichender Maßnahmen zur Kohärenzsicherung
- Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Einzelnen wird hierzu auf die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Unterlagen zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung für die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete (Planunterlage 12.7) sowie auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.2 der Gründe) Bezug genommen.

Als Ergebnis der durchgeführten FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung ist festzustellen, dass alle Tatbestandsvoraussetzungen und Bedingungen für die ausnahmsweise Zulassung des beantragten Straßenbauvorhabens im beantragten Planfeststellungsabschnitt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind und somit im Rahmen der vorliegenden Entscheidung auch eine Befreiung gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erteilt werden konnte.

## **2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

Der zweibahnige Ausbau und die Verlegung der B 173 im Abschnitt zwischen Michelau und Zettlitz von Bau-km 5+600 bis Bau-km 13+600 ist auf der Grundlage der Ausführungen unter Ziffer C.1.2 im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger bzw. integrierter Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Sätze 1 und 3 und § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG sowie Nr. 14.6 der Anlage zum UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 Satz 1 UVPG). Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 12 UVPG).

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Bei dem zu beurteilenden Vorhaben handelt es sich um den zweibahnig vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz mit den Ortsumfahrungen von Trieb und Hochstadt a.Main. Die Neubaustrecke der B 173 beginnt südlich von Michelau. Hier ist die AS Michelau mit einer neuen Anbindung der Kreisstraße LIF 13 nach Michelau geplant. Die Trasse führt ab der AS Michelau nach Südosten weiter, nördlich des Ortsrandes von Trieb in Richtung Hochstadt. Zwischen den Orten Hochstadt und Wolfsloch liegt die Trasse in einer tiefen Einschnittslage mit teilweise seitlicher Deponierung von Überschussmassen aus dem Aushub. Im weiteren Verlauf werden die Mainaue und die Bahnlinie Bamberg-Hof westlich Horb mit einer ca. 450 m langen Brücke überquert. Das anschließende Dammbauwerk liegt noch in der Mainaue. Die B 289 wird westlich von Horb überquert; hier ist eine Anschlussstelle geplant. Im weiteren Verlauf in Richtung Redwitz endet der zweibahnige Ausbau mit einem Übergang auf die einbahnige Trasse. Die Baustrecke endet bei Redwitz. Die gesamte Streckenlänge des Neubaus der B 173 beträgt 8,0 km. Das Vorhaben ist unter

Teil B.1 dieses Beschlusses und den Planunterlagen 1, 12 und 16 näher beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

## 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Gebiet, in dem das beantragte Straßenbauvorhaben ausgeführt werden soll, liegt im Landkreis Lichtenfels, Regierungsbezirk Oberfranken. Es umfasst sowohl die Talau des Mains zwischen Michelau und Zettlitz als auch die südlich und nordöstlich daran angrenzenden Flächen. Das Plangebiet hat Anteil an drei naturräumlichen Haupteinheiten, und zwar dem Fränkischen Keuper-Lias-Land mit dem Itz-Baunach-Hügelland, dem Oberpfälzisch-Obermainischen Hügelland mit dem Obermainischen Hügelland sowie der Fränkischen Alb (Frankenalb) mit Nördlicher Frankenalb.

Aufgrund der geologischen und morphologischen Situation lassen sich über die Grenzen der naturräumlichen Haupteinheiten hinweg das Main- und das Rodachtal als ökologisch-funktionale Raumeinheit zusammenfassen. Main und Rodach haben sich tief bis in den Keuper eingeschnitten, so dass eine Schichtstufenlandschaft herausgebildet wurde. Die Auen von Main und Rodach sind geologisch durch tonig-sandige bis kiesige Schüttungen der Flüsse gekennzeichnet. Das Gebiet südlich der Aue liegt in den flachwelligen Ausläufern der nördlichen Frankenalb. Die höheren Teile dieses Gebietes werden durch Lias- und Doggerflächen gebildet.

Als markante Geländeausprägungen im Plangebiet können die weite Tallage von Main und Rodach, die kurzen Steilhänge am Rand der Aue sowie die geneigten Flächen und Verebnungsbereiche außerhalb des Tales genannt werden.

Als potentiell natürliche Vegetation sind im Plangebiet Eschen-Ulmen-Auwald in der Main- und Rodachau, Erlen-Eschenwald entlang von Bachläufen sowie Hainsimsen-Buchenwald auf Standorten außerhalb der Fluss- und Bauauen zu erwarten.

Hinsichtlich der realen Vegetation ist der Untersuchungsraum geprägt von der Main- und Rodachau mit großen Wiesengebieten und den beiden Flussläufen sowie dem Kiesabbau mit seinen Folgeflächen (Baggerseen, Feuchte und Nässe bevorzugende Vegetationsbestände). Südlich von Schwürbitz werden große Auenflächen als Ackerflächen genutzt, wobei auch hier der Kiesabbau beginnt. Das Gebiet des Nassanger Weihers nördlich von Trieb ist wie die ehemaligen Kiesabbauf Flächen ebenfalls von Wasserflächen in feucht-nassen Schilf- und Gehölzflächen geprägt, jedoch sind diese Bestände teilweise schon sehr alt. Südlich Michelau ist der Krappenberg mit den geschlossenen Waldbeständen prägend (Laub- und Mischwald). Östlich von Trieb ist bis zum Ostende des betrachtenden Gebietes die ackerbauliche Nutzung kennzeichnend. In die Flur sind Hecken, Gebüsche, vereinzelt Streuobst sowie randlich Waldflächen eingestreut.



Hinsichtlich der realen Flächennutzung ist die landwirtschaftliche Nutzungsstruktur in den Auen von Main und Rodach meist durch Wiesennutzung geprägt, jedoch sind auch größere Teile der Main- und Rodachau als Acker genutzt (z.B. südlich von Schwürbitz, um Zettlitz und östlich von Burgstall). Außerhalb der Aue dominiert hingegen die Ackernutzung. Laut Agrarleitplan Oberfranken (ALP) weisen die landwirtschaftlichen Nutzflächen mittlere bis günstige Erzeugungsbedingungen und stellenweise ungünstige Bedingungen für die Landwirtschaft auf. Außerhalb der Auen haben die Flächen der Landwirtschaft laut ALP meist günstige Erzeugungsbedingungen.

Forstwirtschaftlich genutzte Flächen haben im Planungsraum einen relativ geringen Anteil. Mit Wald sind Steilhänge am Krappenberg, am Katzogel und südlich von Burgstall bestockt. Kleinere Waldflächen befinden sich um Trieb, am Nassanger Weiher und südlich von Hochstadt. Die Zusammensetzung der Wälder reicht von reinen Fichtenbeständen über Mischwälder bis zu reinen Laubwaldflächen. In der Waldfunktionskarte des Landkreises Lichtenfels aus dem Jahr 1998 werden Aussagen zur besonderen Bedeutung und Funktion von Wäldern gemacht. Danach sind Wälder mit besonderer Bedeutung der Wald am Krappenberg, ein Wäldchen am Nassanger Weiher, ein kleineres Waldgebiet südlich von Trieb (Erholungswald der Intensitätsstufe II), ein Waldgebiet am Katzogel sowie ein Waldgebiet südlich von Burgstall.

Hinsichtlich der Siedlungsstruktur liegen die Ortslagen im Untersuchungsgebiet sowohl in der Main- und Rodachau (Teilflächen von Michelau, Zettlitz, Marktzeuln und Horb) als auch am Talrand (Trieb, Hochstadt, Schwürbitz und Burgstall) und im hügeligen Gebiet südlich davon (Wolfsloch). Die gültigen Flächennutzungs- und Bebauungspläne der Kommunen weisen Wohn-, Misch-, Gewerbe- und Sondergebiete aus. Außerhalb der in den Flächennutzungs- und Bebauungsplänen festgelegten Siedlungsflächen liegen die Ansiedlungen Nassanger und Gruben sowie einzelne Wohngebäude.

Im Main- und Rodachtal gibt es zudem große Bereiche, die durch ehemalige oder aktuelle gewerbliche Kies-Abbautätigkeit geprägt sind. Die Spanne reicht von ehemaligen Abbaustellen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Rekultivierungsarten bis zu in Betrieb befindlichen oder geplanten Abbaustellen.

Die ehemaligen Abbaustellen und die Weiher um das Kieswerk Trieb, die Kiesbaggerseen und die umgebenden Flächen nördlich davon zwischen Bahnlinie und Main sowie nördlich des Mains (Rudufersee) haben sich zu überregional bedeutsamen Flächen für den Arten- und Biotopschutz entwickelt. Der Rudufersee nördlich des Mains wird daneben auch für Erholungszwecke genutzt (Baden, Sportfischerei). Der aktuelle Kiesabbau (nördlich der Bahnlinie) bringt Veränderungen für Natur und Landschaft sowie

betriebsbedingte Beeinträchtigungen in Form von Lärm, Staub und zusätzlichem Transportverkehr mit sich.

Hauptverkehrsstraßen im Planungsgebiet sind die B 173 und die B 289. Die B 173 führt von Lichtenfels-Ost (derzeitiges Ende des vierstreifigen Ausbaues) zweistreifig in Richtung Kronach weiter. Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr auf der B 173 sind für die Anlieger in den vorhandenen Ortsdurchfahrten Trieb und Hochstadt sehr hoch.

Die B 289 führt von Kulmbach aus durch das Maintal bis zur Anbindung an die B 173 bei Zettlitz. Nachgeordnet in der Verkehrsbedeutung ist die Staatsstraße St 2191 von Zettlitz nach Marktzeuln.

Durch das Gebiet führen drei Kreisstraßen. Die LIF 13 beginnt an der B 173 bei Michelau und führt von Hochstadt über Wolfloch weiter nach Süden und die LIF 4 verläuft von Hochstadt über Reuth ebenfalls nach Süden. Weiter sind verschiedene Gemeindeverbindungsstraßen (GVS) vorhanden.

Der Schienenverkehr führt zweigleisig von Westen kommend auf der überregionalen Bahnlinie Bamberg-Saalfeld-Jena durch das Gebiet. Östlich von Hochstadt zweigt die Bahnlinie Bamberg-Hof ab. Die Anzahl der gesamten Zugbewegungen lag laut Angaben der DB AG 1990 bei ca. 80 Zügen pro Tag und hat sich bis zum Jahr 2009 auf ca. 190 Züge pro Tag erhöht.

Einen Schutzstatus nach den verschiedenen Bestimmungen des BNatSchG weisen verschiedene betroffene Bereiche bzw. Teilgebiete im Planungsraum auf, allen voran die beiden gemeldeten Natura 2000-Gebiete nach § 32 BNatSchG, das FFH-Gebiet DE 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" sowie das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach".

Daneben ist für Gebietsbereiche am Nassanger in der Mainaue bei Michelau sowie in der Mainaue östlich Hochstadt die Ausweisung als Naturschutzgebiet gemäß § 23 BNatSchG geplant.

Der Hangwald westlich von Hochstadt am Main wurde bereits 1955 als Landschaftsschutzgebiet "Katzogel" ausgewiesen und unter Schutz gestellt.

Hier liegen große Gebiete des untersuchten Raumes innerhalb eines noch geplanten Landschaftsschutzgebietes "Steinach-, Rodach- und Maintal".

Die Grenze des Naturparkes "Fränkische Schweiz-Veldensteiner Forst" nach § 27 BNatSchG verläuft am Fuße des Krappenberges zwischen Michelau und Trieb entlang der bestehenden B 173.

Daneben sind noch verschiedene gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG im Untersuchungsgebiet vorhanden bzw. von der Verwirklichung

der Straßenbaumaßnahme betroffen, wobei die Schwerpunkte des Vorkommens von geschützten Feuchtpflanzen, Magerstandorten und sonstigen kartierten Biotopen die dortigen Talräume der Flüsse und sonstigen Gewässer sind.

Die tatsächlichen Überschwemmungsgebiete der im Planungsraum vorhandenen Fließgewässer Main und Rodach sind in Planunterlage 12.2 der festgestellten Planunterlagen dargestellt.

### 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die vollständige Vermeidung bau- und anlagebedingter bzw. verkehrsbedingter Wirkungen der Straßenbaumaßnahme ist nicht möglich.

Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Auswirkungen des Vorhabens können sich oft nur auf einzelne Schutzgüter beziehen. Es ist nicht möglich, alle von einer Straße ausgehenden Effekte zu neutralisieren. Zudem können sich die Ziele zum Schutze der einzelnen Schutzgüter entgegenstehen. So können Trassierungen zur Schonung von Wohnbereichen erhebliche Konflikte mit dem Naturschutz oder Wasserschutz mit sich bringen.

Die Konflikte bei den anlagebedingten Auswirkungen können allgemein durch die Optimierung der Feintrassierung der Straßentrasse im Grundriss und im Höhenverlauf abgemildert werden bzw. durch den Bau von Brücken anstatt der Herstellung eines Fahrbahndammes in den Talbereichen bzw. den bestehenden Überschwemmungsgebieten des Mains. Um den Ausstoß straßenverkehrsbedingter Emissionen (Lärm, Schadstoffe) zu vermindern, ist die Straßenführung in einer Einschnittslage in der Regel einer Dammlage vorzuziehen, soweit die Trassierungsparameter bzw. die vorhandene Geländestruktur dies zulassen. Ein zusätzlicher Massenbedarf bzw. ein sich ergebender Massenüberschuss sollte so gering wie möglich gehalten werden.

Nachteilige Auswirkungen aus dem Baubetrieb können in der Regel begrenzt werden durch die Reduzierung der emittierten Schadstoffe, vor allem durch Auflagen zum Baubetrieb, durch die Vorreinigung von verschmutztem Tagwasser aus dem Baubetrieb vor Einleitung in die nächsten Vorfluter, durch die Sicherung ökologisch hochwertiger Bereiche während des Baubetriebes durch Bauzäune und sonstige Schutzvorkehrungen sowie durch den späteren Rückbau nicht mehr benötigter Baustraßen und Zuwegungen.

Nachteilige betriebs- bzw. verkehrsbedingte Auswirkungen lassen sich in der Regel durch eine Trassenführung im Geländeeinschnitt bzw., wo dies nicht ausreichend ist, durch Lärmschutzwälle und/oder -wände bzw. ausreichend dichte Bepflanzungsgürtel abmindern bzw. minimieren. Anfallendes Fahrbahnwasser wird in Absetz- und Regenrückhaltebecken gepuffert und vorgereinigt an den jeweiligen Vorfluter abgegeben. In artenschutzrechtlich

besonders empfindlichen Bereichen können durch Schutzwälle und -wände beiderseits der Straße als Überflughilfe für besonders geschützte Vogelarten Kollisionen dieser Vögel mit dem Fahrzeugverkehr und damit Verluste bzw. Tötungen dieser Arten vermindert werden.

In Anwendung dieser grundsätzlichen Möglichkeiten der Vermeidung und Verminderung von erheblichen nachteiligen Vorhabenauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter wurden im Zuge des Planungsprozesses für den vorgesehenen Straßenbau folgende Optimierungsmaßnahmen bzw. Maßnahmen zur Minderung der sich ergebenden Beeinträchtigungen vorgesehen:

- Die Lage und die Ausgestaltung der AS Michelau samt der Anbindung der Kreisstraße LIF 13 nach Michelau wurden im Sinne einer Minimierung des Flächenumgriffes, insbesondere auch im Hinblick auf die hierzu notwendigen Eingriffe in den Auwald am Altarm Rießner nördlich der Bahnlinie und durch die Ausbildung von Parallelrampen auf der Nordseite der AS Michelau, optimiert.
- Die Neuansbindung der Kreisstraße LIF 13 nach Michelau bezieht weitgehend die Nutzung der B 173 alt mit ein. Die Überführung der LIF 13 nach Michelau tangiert das FFH-Gebiet und überquert den Scheidsbach randlich (dadurch erfolgt keine Beseitigung von Ufergehölzen des FFH-LRT 91E0\*, sondern nur eine Verschattung kleiner Bereiche durch das Brückenbauwerk).
- Durch den Verzicht auf eine Ersatzlagerfläche des Kieswerkes Trieb (südlich von Bau-km 6+250), werden eine Weidensukzessionsfläche und ein Tierlebensraum erhalten.
- Im Querungsbereich der Baggerseen (Bau-km ca. 6+500 und Bau-km 6+800) sind mehrere Rohre unter der Trasse vorgesehen. Damit bestehen zumindest gewisse Möglichkeiten einer boden-/wasser-gebundenen Biotopverbindung zwischen den beiderseits verbleibenden Baggerseeflächen.
- Beiderseitige Erdwälle (h = 4,00 m) bzw. Schutzwände zwischen den Baggerseen und südlich des Nassanger Weihers mindern die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (Lärm, optische Störungen) in Trieb deutlich.
- Zur Ableitung des Hochwassers des Scheidsbaches ist eine Flutmulde vorgesehen, die von der Trasse mit einem Bauwerk überquert wird (ca. Bau-km 7+400). Damit bleibt eine landgebundene Biotopverbindung an der Südwestecke des Nassanger Weihers erhalten.

- Entfallende Rohrleitung durch ein Feldgehölz östlich von Trieb (südlich von Bau-km 7+780).
- Überführung der B 173 alt von Trieb nach Hochstadt (bei ca. Bau-km 8+000) anstelle der ursprünglich dort geplanten Unterführung, um die Trasse baldmöglichst im anschließenden Geländeeinschnitt führen zu können (dadurch Vermeidung von Verlärmung und Beunruhigung).
- Zwischen Bau-km 7+800 und Bau-km 11+500 minimiert die überwiegende Trassierung im Einschnitt Lärmauswirkungen und optische Störungen durch den Verkehr, vermindert Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung.
- Zwischen Bau-km ca. 8+300 und 8+400 wurde die Lage und Ausformung eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens optimiert (Nutzung der B 173 alt anstatt der Planung von 2009 in einer bestehenden Feuchtfäche).
- Mit der Seitendeponierung überschüssiger Erdmassen auf der Nordseite der Trasse werden südlich von Hochstadt die Auswirkungen des Verkehrsbetriebes auf die Umgebung deutlich gemindert.
- Bei ca. Bau-km 9+300 wurde die im dortigen Wald beanspruchte Laufstrecke des Weihergrabens verkürzt.
- Die Mainbrücke wurde zur Eingriffsminderung an FFH-Lebensraumtypen gegenüber der früheren Planung aus dem Jahr 2009 weitest möglich optimiert, z.B. durch einen Bau im Taktschiebeverfahren zum Erhalt von LRT-Flächen unter der Brücke sowie durch eine Optimierung der Pfeilerstandorte, Minimierung der Baustellenflächen und Baustellenzufahrten (Eingriffe in LRT 6510 und 91E0\* werden dadurch deutlich verringert, Teilflächen LRT 91E0\* und 6510 werden erhalten und durch die Brücke lediglich verschattet). Die lichte Höhe zwischen 9 m und 12 m über dem Grund wurde beibehalten.
- Reduzierung der Dammlage in der Aue zugunsten der Länge der Mainbrücke, wodurch der Verlust an Retentionsraum des Mains und des FFH-LRT 6510 verringert wurde.
- An der AS B 289 sollte ursprünglich Fahrbahnwasser der B 173, das nunmehr den Regenrückhaltebecken 12-1 und 12-2 zugeleitet wird, von dort in den Seeleinsgraben als nächsten Vorfluter abgeleitet werden. Um jedoch den Seeleinsgraben bei seiner geringen Wasserführung und den angrenzenden wertvollen Vegetationsbeständen nicht zusätzlich zu belasten (insbesondere durch Salzfracht des Winterdienstes), wurde diese Änderung vorgenommen. Ein ursprünglich erforderliches Rückhaltebecken zum Absetzbecken 12-1 konnte dadurch entfallen, so dass der Eingriff in den LRT 6430 "Hochstaudenfluren" verringert wird.

- An der AS B 289 (Bau-km ca. 12+250) konnten gegenüber der Planung von 2009 durch Verschieben eines Absetzbeckens und einer Zufahrt Teilflächen des FFH-LRT 6430 am Seeleinsgraben und einer Flachlandmähwiese (LRT 6510) erhalten werden.
- An der AS B 289 (Bau-km ca. 12+300 westlich) wurden Lage und Ausformung von Absetz- und Regenrückhaltebecken optimiert, um anstehendes Gestein mit trocken-warmer Vegetation weitmöglichst zu erhalten.
- Ein Erdwall an der Ausfahrt an der AS B 289 (Bau-km ca. 12+300 bis Bau-km 12+550) mindert die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (durch Lärm und optische Störungen) in Horb.

Zusätzlich zu diesen Maßnahmen der Konfliktvermeidung und -minimierung wurde auch eine Optimierung des wasserwirtschaftlich erforderlichen Retentionsraumausgleichs angestrebt und verwirklicht.

Für das Hochwasser des Scheidsbaches (HQ<sub>100</sub>) nördlich von Trieb ist eine Flutmulde zur Ableitung einer Teilmenge des Hochwassers nach Norden erforderlich und auch vorgesehen. Hierzu wird eine artenarme Grünlandfläche am Westrand des Nassanger Weihers genutzt. Zur Ableitung des Hochwassers des Scheidsbaches ist eine Unterführung der Flutmulde erforderlich (Bau-km ca. 7+400), die gleichzeitig eine landgebundene Biotopverbindung an der Südwestecke des Nassanger Weihers erhält.

Infolge der Anbindung der AS Michelau und der folgenden Trasse sowie des Dammes der B 173 bei Horb geht Retentionsraum für Hochwasser des Mains (HQ<sub>100</sub>) verloren. Zum wasserwirtschaftlichen Ausgleich des Retentionsraumverlustes sind Maßnahmen zur Neuschaffung von Retentionsraum erforderlich. Die hierfür erforderlichen Mengen wurden in einem Fachgutachten ermittelt (siehe Planunterlage 13). Die geeigneten Flächen wurden nach wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Aspekten einschließlich Prüfung zahlreicher Standortalternativen entwickelt und im Herbst 2011 mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und den Naturschutzbehörden abgestimmt. Eingriffe in geschützte FFH-Lebensraumtypen, wertvolle Vogellebensräume und andere wertvolle Vegetationsbestände wurden dabei vermieden.

Um die Gewässerbelastung zu minimieren, wird das Oberflächenwasser der Straßen in abgedichtete Absetzbecken und, wo erforderlich, in zusätzliche Regenrückhaltebecken eingeleitet. Die Absetzbecken halten absetzbare Schmutzstoffe zurück. Lediglich das Streusalz aus dem Winterbetrieb kann nicht zurückgehalten werden. Drosseleinrichtungen ermöglichen eine dosierte Abgabe der Abflussmenge aus den Becken in den nächstliegenden Vorfluter.

Bisher wurde dem Scheidsbach das Fahrbahnwasser der B 173 alt ungereinigt zugeleitet. Mit den künftigen Becken 6-1 und 7-1 wird die Qualität des einfließenden Straßenoberflächenwassers verbessert und damit die Gewässerbelastung des Scheidsbaches verringert. Auch zwischen Zettlitz und Horb wird gegenüber dem derzeitigen Zustand durch die Einleitung des Fahrbahnwassers der B 289 zwischen der Kreuzung bei Zettlitz und der Bahnüberführung sowie des westlichen Astes der AS B 289 in das Becken 12-3 die Belastung des Seeleinsgrabens durch bisher ungereinigtes Straßenwasser verringert.

An der AS B 289 sollte ursprünglich das Oberflächenwasser aus den Becken 12-1 und 12-2 dem Seeleinsgraben als nächsten Vorfluter zugeleitet werden. Das ursprünglich dafür erforderliche Rückhaltebecken der Beckenanlage 12-1 beanspruchte Teilflächen einer Flachlandmähwiese (FFH-LRT 6510). Um diesen Eingriff zu vermeiden und um den Seeleinsgraben samt Feuchtvegetation bei seiner geringen Wasserführung nicht zusätzlich zu belasten, wurde eine direkte Ableitung zum Main gewählt (Rohrleitung von ca. Bau-km 12+300 bis 12+000), anschließend ein offener Graben parallel zur Brücke bis zum Main; eine Rohrleitung ist hier höhenbedingt nicht möglich. Die für den Graben zum Main beanspruchte Teilfläche der Flachlandmähwiese (LRT 6510) würde auf der Strecke parallel zur Brücke auch durch den Baubetrieb in Anspruch genommen werden.

Nur die Reststrecke von der Mainbrücke bis zum Main greift in den LRT 6510 und am Uferstrand des Mains sehr kleinflächig und nur vorübergehend in den LRT 91E0\* ein. Aufgrund der Erfahrungen aus Biotopschaffungsmaßnahmen im dortigen Raum kann davon ausgegangen werden, dass sich ein Vegetationsbestand mit Feuchtstauden bis zum Weidenbewuchs schnell einstellt.

Die temporäre Einleitung von Wasser aus baubedingter Wasserhaltung für die Herstellung der Brückenpfeiler der Mainbrücke erfolgt ausschließlich in den leistungsfähigen Main. Einleitungen in Altarme des Mains oder Gräben werden ausgeschlossen.

Straßenflächen, die im Rahmen der Baumaßnahme künftig überflüssig werden, werden weitestgehend zurückgebaut (entsiegelt) und für Gestaltungsmaßnahmen oder eine anderweitige Nutzung verwendet, so z.B. beim Rückbau von Teilstrecken der B 173 alt und von asphaltierten Flurwegen (beiderseits Bau-km 7+800 bis 8+300 sowie im Bereich von Bau-km 13+200) sowie bei der Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt-Burgstall.

Die für den Baubetrieb notwendige vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird nach Möglichkeit auf landwirtschaftliche Nutzflächen beschränkt. Für den Bau der Mainbrücke müssen allerdings auch geschützte Vegetationsbestände (Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie) vorübergehend in Anspruch genommen werden. Wertvolle Vegetationsbestände im Nahbereich der

Baumaßnahme werden durch Biotopschutzzäune gemäß DIN 18920 gesichert. Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze liegen außerhalb wertvoller Vegetationsbestände bzw. Tierlebensräume.

Auf den Flächen der vorübergehenden Inanspruchnahme wird nach Beendigung der Baumaßnahme der vorherige Zustand weitestmöglich wieder hergestellt.

Zusätzlich werden vom Vorhabenträger verschiedene Schutz(S)- und Vermeidungsmaßnahmen (V) vorgesehen.

So wird beispielsweise die Durchführung von Baumfällungen zwischen Anfang September und Ende Oktober (außerhalb der Fortpflanzungszeit und der Winterruhe von Fledermäusen sowie außerhalb der Brutzeit von Vögeln) erfolgen, Rodungen von flächigen Gehölzbeständen (Strauchbestände und junge Bäume ohne Baumhöhlen) werden zwischen Anfang Oktober und Ende Februar durchgeführt. Eine fachkundige Umweltbaubegleitung wird beteiligt (siehe hierzu auch saP, Planunterlage 12.4, Kapitel 3.1).

Zu fällende Altholz-Bäume, in denen auch Baumhöhlen vermutet werden können (insbesondere im Wald südlich von Hochstadt können Winterquartiere von Fledermäusen nicht ausgeschlossen werden), werden vor den Rodungsarbeiten markiert und im Laufe des Monats Oktober gefällt. Eventuell in den Baumhöhlen übertagende Fledermäuse haben somit im Oktober die Möglichkeit, beim Fällen der Bäume die Baumhöhlen selbständig und rechtzeitig zu verlassen. So wird vermieden, dass es im Zusammenhang mit den notwendigen Rodungsarbeiten zu populationsrelevanten Tierverlusten kommen kann (siehe auch saP, Planunterlage 12.4 Kapitel 3.1).

Zur bauzeitlichen Sicherung angrenzender ökologisch wertvoller Flächen werden Biotopschutzzäune (= S1) angelegt.

Dazu werden verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen vorgesehen, wie z.B. die Vermeidungsmaßnahme V1 (= Bau von Amphibienleiteinrichtungen), die Vermeidungsmaßnahme V2 (Bau von ein- bzw. beiderseitigen Erdwällen (h = 4 m) mit Schutzzäunen (h = 1,50 m bzw. 2,00 m; gegenüber der Planung aus dem Jahr 2009 wurden diese verlängert und sind nunmehr von Bau-km 6+200 bis Bau-km 7+880 links sowie von Bau-km 6+470 bis Bau-km 7+880 rechts vorgesehen) bzw. Schutzwände, die einen Kollisions-, Überflug-, Sicht- und Irritationsschutz für Vögel und Fledermäuse bieten sollen (siehe Darstellung in Planunterlage 7.1 Blatt 1 und 2 sowie Planunterlage 12.3.2 Blatt 1 und 2 sowie Bauwerksverzeichnis - BV - Nrn. 50 und 51).

Als Vermeidungsmaßnahme V3 ist der Bau eines Schutzzaunes (h = 2,00 m) bei Bau-km 9+400 für den Kollisionsschutz von Fledermäusen vorgesehen (siehe Planunterlage 7.1 Blatt 3 und 4 und Planunterlage 12.3.2 Blatt 3 und 4



sowie BV-Nr. 135) sowie die Vermeidungsmaßnahme V4, der Bau von Spitzschutzwänden (h = 2,40 m beiderseits) auf der Mainbrücke und anschließender Dammlage (Verlängerung bei Bau-km 12+300 gegenüber der Planung von 2009 zum Schutz von Fledermäusen), die auch der Vermeidung von Schadstoffeintrag in Auwald und Magere Flachlandmähwiesen dienen sollen sowie eine angehobene Überflugdistanz für Vögel und Fledermäuse gewährleisten sollen (siehe Planunterlage 7.1 Blatt 5 und Planunterlage 12.3.2 Blatt 5 gemäß BV-Nrn. 190 und 191 von Bau-km 11+535 bis 12+350 links sowie von Bau-km 11+535 bis 12+440 rechts).

#### 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die unter § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und freilebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u.ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.

Verkehrsbedingte Auswirkungen sind insbesondere Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z.B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z.B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken.

#### 2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Wohnumfeldfunktion (wie z.B. Erholungseignung geprüft).

Baubedingt können durch den intensiven Einsatz von Baumaschinen und Baufahrzeugen temporär Siedlungsgebiete mit örtlichen Erholungsbereichen durch Baulärm beeinträchtigt werden. Die verkehrsbedingten Auswirkungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen hängen maßgeblich von der prognostizierten Verkehrsbelastung (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) der Straße und der Zusammensetzung der Fahrzeugarten sowie von anderen Faktoren wie Fahrgeschwindigkeit bzw. Verkehrssicherheit einer Straße ab.

Daher wurde sowohl eine schalltechnische Berechnung (siehe hierzu Planunterlage 11.1) als auch eine Untersuchung der Luftschadstoffe (siehe Planunterlage 11.2 der Planunterlagen) durchgeführt. Beide Untersuchungen kamen zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die gesetzlich normierten Immissionsgrenzwerte für die Lärmbelastung nach der 16. BImSchV bzw. für die sonstige Immissionsbelastung (39. BImSchV) weder erreicht noch überschritten werden.

Durch die Verlegung der B 173 auf eine neue Trasse außerhalb bestehender Ortsdurchfahrten in die freie Natur entsteht jedoch allgemein eine Verlärmung an anderen Stellen als bisher, wodurch im Einwirkungsbereich der neuen Trasse das Bedürfnis der Menschen nach Ruhe gestört werden kann.

Demgegenüber steht allerdings eine erhebliche Entlastung von bisher stark vom Verkehrslärm bzw. von verkehrsbedingten Luftschadstoffen belasteten bzw. betroffenen bebauten Bereichen von Trieb (um ca. 50 % des sich sonst einstellenden Verkehrsaufkommens) bzw. Hochstadt a.Main (um ca. 80 % des sich ansonsten einstellenden Verkehrsaufkommens) sowie auch eine Verkehrsentslastung im Ortsteil Zettlitz des Marktes Marktzeuln. Wegen weiterer Einzelheiten zu den Projektauswirkungen Lärm und Schadstoffe wird auf die detaillierten Ausführungen unter Teil C.3.5.4 der Gründe Bezug genommen.

Hinsichtlich der anlagenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch -Wohnen und Wohnumfeld- durch die geplante Straßenbaumaßnahme lässt sich zusammenfassend feststellen, dass durch den Straßenbau eine Fläche mit Wohnumfeldfunktion von ca. 9,3 ha dauerhaft in Anspruch genommen wird.

In der Nähe der Ortsbereiche von Trieb und Horb wird durch den Trassenverlauf siedlungsnaher Freiraum tangiert, in der Ortsrandlage von Hochstadt und Wolfsloch wird sogar siedlungsnaher Freiraum zerschnitten

und damit deutlich beeinträchtigt. Im Bereich von Trieb erfolgt eine visuelle Beeinträchtigung des Ortsrandes durch die nördlich der Ortslage verlaufende Trasse mit ihrem sichtbaren Wall. Im Bereich von Hochstadt und Wolfsloch ist die Straßentrasse infolge ihrer Einschnittslage nur eingeschränkt sichtbar; die visuelle Beeinträchtigung des Ortsrandes fällt demgemäß relativ gering aus.

Im Bereich von Horb erfolgt hingegen eine deutliche visuelle Beeinträchtigung des Ortsrandes durch die hohe Lage des Straßendamms, die die Dammhöhe des Bahndammes noch überschreitet.

Baubedingt kommt es in den Randbereichen von Trieb, Wolfsloch, Hochstadt a.Main, Burgstall und Horb zu temporären Beeinträchtigungen durch baubedingte Lärmeinwirkungen, Luftschadstoffimmissionen bzw. Erschütterungen durch Baubetrieb.

Durch die relative Nähe der Trassenführung zu Wohngebieten am Nordrand von Trieb, am Südrand von Hochstadt, am Nordrand von Wolfsloch und Burgstall sowie am Westrand von Horb kommt es zu einer Beeinträchtigung durch wahrnehmbaren Verkehrslärm, wobei es allerdings, bedingt durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen aus naturschutzfachlicher bzw. artenschutzrechtlicher Sicht (Schutzwälle bzw. Schutzwände als Kollisions-, Überflug-, Sicht- und Irritationsschutz für besonders geschützte Vogel- und Fledermausarten sowie Spritzschutzwände auf der Mainbrücke zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in die dort vorhandenen FFH-Lebensraumtypen), in keinem Fall zu Überschreitungen der geltenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV kommen wird. Darüber hinaus wird im Bereich von Horb ein vorhandener Sportplatz erheblich beeinträchtigt sowie siedlungsnaher Freiraum in der Größenordnung von ca. 5,5 ha beeinträchtigt.

Durch die Herausverlegung des Durchgangsverkehrs aus den derzeitigen Ortsdurchfahrten von Trieb (Verkehrsentlastung um ca. 75 %) und Hochstadt am Main (Verkehrsentlastung um ca. 80 %) kommt es demgegenüber zu erheblichen Entlastungen von derzeit stark beeinträchtigten Siedlungsbereichen vor allem von Verkehrslärm und sonstigen immissionsbedingten Luftschadstoffen. Auch der Ortsbereich von Zettlitz erfährt eine deutliche Verkehrsentlastung gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Zusammenfassend kann für die beantragte Trassenführung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch festgestellt werden, dass sie die Belange hinsichtlich eines ruhigen Wohnens in den Ortsbereichen von Trieb, Wolfsloch, Burgstall und Horb beeinträchtigt. Im Vergleich aller im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung untersuchten Trassenalternativen sind dies die ungünstigsten Auswirkungen. Trotz dieser für dieses Schutzgut ungünstigsten Auswirkungen werden allerdings -wie dies auch in Planunterlage 11.1 belegt und ausgeführt ist- die zulässigen Lärmimmissionsgrenzwerte gemäß der

16. BImSchV an allen der Trasse am nächsten gelegenen Immissionsorten der betreffenden Wohnbereiche in den einzelnen Ortschaften eingehalten, so dass diese nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch - Wohnen und Wohnumfeld - noch als zumutbar und damit letztlich auch als umweltverträglich bewertet werden können.

Zwischen Hochstadt und Wolfsloch wird durch die planfestgestellte Trassenführung der siedlungsnahen Freiraum zerschnitten und beeinträchtigt, auch wenn die Straßentrasse selbst aufgrund ihrer Einschnittslage kaum sichtbar ist. Im Vergleich zu den beiden anderen untersuchten Trassenvarianten Nord und Mitte (zu den in die Untersuchungen einbezogenen Trassenvarianten siehe Anlage 1 zu Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- sowie Ausführungen unter Teil C.3.5.2) ist diese Auswirkung als deutlich nachteilig einzustufen. Jedoch entlastet die planfestgestellte Trassenführung (als Variante Süd in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung -Planunterlage 16- dargestellt) als einzige untersuchte Variante auch den Ortsteil Zettlitz des Marktes Marktzeuln vom Verkehr. Allen Varianten ist jedoch gemeinsam, dass die bisherigen Ortslagen von Trieb und Hochstadt entlang der bisherigen B 173 entlastet werden, wobei die innerörtliche Verkehrsentslastung gemäß der in Auftrag gegebenen Verkehrsprognose (Anlage 2 zu Planunterlage 1) ca. 75 bis 80 % betragen wird.

Die im Rahmen der Vorplanung untersuchte Trassenvariante Nord beeinträchtigt die Belange des Menschen in Bezug auf ruhiges Wohnen und Wohnumfeld in Hochstadt und Horb weniger als die Variante Süd (= Planfeststellungsstrasse) und etwas weniger als die Variante Mitte. Die Sportplätze von Hochstadt werden ebenfalls gestört. Die Ortschaft Zettlitz wird durch die ortsnahe Lage der Trasse Nord belastet.

Die Trassenvariante Mitte beeinträchtigt die Belange des Menschen in Bezug auf ruhiges Wohnen und Wohnumfeld in Trieb und in Hochstadt mehr als die Variante Nord, in Zettlitz und Horb etwa wie die Variante Nord. Die Sportplätze von Hochstadt werden durch die Überbrückung und Verlärmung erheblich beeinträchtigt.

Nachdem bereits bei der hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung als ungünstigste Variante beurteilten Plantrasse keine Lärmgrenzwertüberschreitungen gemäß der 16. BImSchV eintreten werden, kann daraus ohne nähere Prüfung geschlossen werden, dass es auch bei den beiden sonstigen Trassenvarianten Mitte und Nord zu keiner Grenzwertüberschreitung nach der 16. BImSchV kommt, da die bewohnten Bereiche bei diesen Trassenalternativen zum Teil deutlich weiter von der Straßentrasse entfernt liegen, als dies bei der weiter verfolgten Planlösung (= Variante Süd) der Fall ist.

#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen, insbesondere durch den Verlust bedeutender Tierlebensräume bzw. bedeutender Vegetationsbestände durch die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme sowie die Funktionsbeeinträchtigung von betroffenen Natura 2000-Gebieten sowie im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Lebensräumen durch ihre Zerschneidungswirkung untersucht. Auch das Risiko baubedingter Beeinträchtigungen von Biotopen und/oder Tieren in den betroffenen Natura 2000-Gebieten wurde untersucht und bewertet. Als potentiell betriebsbedingte Auswirkungen wurde das Beeinträchtigungsrisiko von Vegetationsbeständen durch Schadstoffeintrag bzw. von Tierlebensräumen durch Störreize, wie Verlärmung u.ä. untersucht, sowie die Neuzerschneidung von bisher unzerschnittenen faunistischen Funktionsräumen (z.B. für Vögel mit Bindung an Wasser und/oder Schilf als Habitat) bewertet, wie auch das Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen.

Danach führt der Straßenneubau auf der beantragten Trasse zu dauerhaften Verlusten von Vegetationsbeständen mit sehr hoher naturschutzfachlicher Bedeutung von ca. 0,2 ha und von hoher Bedeutung von ca. 7,7 ha. Tierlebensräume mit sehr hoher fachlicher Bedeutung werden in einem Ausmaß von 4,9 ha und von hoher Bedeutung in der Größenordnung von ca. 15,4 ha in Anspruch genommen. Das betroffene FFH-Gebiet DE 5833-371 wird auf einer Straßenlänge von 730 m durchschnitten sowie das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 auf einer Länge von ca. 1.800 m. Im Bereich des Kieswerkes in Trieb werden durch die Straßentrasse die südlich der Trasse verbleibenden Baggerseeflächen mit Brutvogelhabitaten vom Gesamtkomplex abgetrennt. Das Risiko baubedingter Beeinträchtigungen von Biotopen und/oder Tieren in den betroffenen Natura 2000-Gebieten ist zwar gegeben, sie sind aber infolge des jeweils kürzesten Trassenverlaufes der Planfeststellungsvariante in den beiden Natura 2000-Gebieten im Vergleich zu allen untersuchten Trassenalternativen als geringstes Beeinträchtigungsrisiko zu bewerten. Das Beeinträchtigungsrisiko von Vegetationsbeständen durch Schadstoffeintrag ist auf einer Fläche von ca. 0,27 ha als sehr hoch bzw. auf einer Fläche von ca. 0,75 ha als hoch einzuschätzen, das Beeinträchtigungsrisiko von Tierlebensräumen durch Störreize und Verlärmung u.ä. wiederum ist auf einer Fläche von 3,7 ha als sehr hoch sowie auf einer Fläche von 46 ha als hoch zu bewerten, die Neuzerschneidung bisher unzerschnittener faunistischer Funktionsräume ist im Vergleich aller untersuchten Trassenvarianten bei der beantragten Planfeststellungstrasse am geringsten. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen ist bei der Plantrasse hauptsächlich im Bereich des Baggersees nördlich des Kieswerkes in Trieb, am Nassanger Weiher sowie am Wald "Hege" anzunehmen, wobei dies jedoch durch die straßenbegleitenden Wälle, Wände und Zäune, die in erster Linie dem Kollisionsschutz sowie als Überflughilfe für

den Trassenbereich querende bzw. überfliegende Vogelarten und Fledermäuse dienen sollen, vermieden bzw. deutlich gemindert wird.

Zusammenfassend lassen sich hinsichtlich der Auswirkungen der Planfeststellungstrasse auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen fünf Konfliktschwerpunkte ausmachen, und zwar

- der Konfliktschwerpunkt 1: Flächiges Weidengebüsch nordwestlich des Kieswerkes Trieb mit dem Scheidsbach:  
Hier kommt es zum Verlust von Flächen mit Schilf- und Weidensukzession, feuchten Staudenfluren etc., zur teilweisen Überbauung, Isolierung und randlichen Beeinträchtigungen des Scheidsbaches, zur Zerschneidung und Trennung der Gesamtfläche in kleinere Teilflächen sowie zum Verlust von Brutvogelhabitaten.
- Im Konfliktschwerpunkt 2 (Baggerseen Kieswerk Trieb) kommt es zum Verlust bzw. zur Zerschneidung der Baggerseen des Kieswerkes Trieb mit einem erhöhten Risiko eines Schadstoffeintrages, zum Verlust von Brutvogelhabitaten, zu Beeinträchtigungen von Brutvogelhabitaten durch Lärm- bzw. Störreize (wobei hier eine Minderung durch Wälle und Wände erfolgt), zur Abtrennung der südlich der Trasse verbleibenden Baggerseeflächen mit Brutvogelhabitaten vom Gesamtraum, zur Zerschneidung von Flugkorridoren der Fledermäuse in diesem Bereich, zu einer Erhöhung des Kollisionsrisikos von Vögeln und Fledermäusen mit dem fließenden Verkehr, wobei hier die Vermeidung dieses Risikos durch die vorgesehenen Wälle und Zäune erfolgt (mit dem allerdings zusätzlich eintretenden Risiko einer möglichen Barrierewirkung dieser Einrichtungen für bodengebundene Artengruppen wie Amphibien) sowie zu einer Beeinträchtigung eines vorhandenen Biberreviers.
- Im Konfliktschwerpunkt 3 (Südrand Nassanger Weiher) kommt es zu einem Verlust von Gehölzflächen am Südwestrand des Nassanger Weihers, wobei das Risiko des Schadstoffeintrages durch die vorgesehenen Schutzwälle gemindert wird. Weiter kommt es zu einem Verlust und zu einer Durchschneidung von Wiesenflächen südlich des Nassanger Weihers, zur Zerschneidung von Flugkorridoren von Fledermäusen (wobei eine Vermeidung dieses Kollisionsrisikos durch die vorgesehenen Wälle/Wände erzielt wird) sowie zu einer Beeinträchtigung von Brutvogelhabitaten im Nassanger Weiher durch Lärm und Störreize, die ebenfalls durch die Wälle und Wände gemindert werden.
- Die Auswirkungen im Konfliktschwerpunkt 4 (Flur südlich Hochstadt) sind gekennzeichnet durch den Verlust einer kleinen Streuobstfläche westlich der querenden Kreisstraße LIF 4, durch den Verlust von Waldflächen (Laub- und Mischwald) samt einem bestehenden Wasserlauf, mit möglichen Auswirkungen auf die Vegetation südlich des Einschnittes durch Grundwasserabsenkung (Wechselwirkung), weiter durch den

Verlust von Feldgehölzen und einer gefassten Quelle südlich von Hochstadt mit einer möglichen Auswirkung auf die Vegetation im Randbereich des Einschnitts durch Grundwasserabsenkung (Wechselwirkung). Zusätzlich kommt es zu einer Beeinträchtigung von Flugkorridoren von Fledermäusen am westlichen Waldrand im dortigen Bereich sowie zum Verlust bzw. zur Beeinträchtigung von Brutvogelhabitaten.

- Der Konfliktschwerpunkt 5 (Mainau südwestlich Horb) ist gekennzeichnet durch die Überbauung bzw. Überbrückung eines Mainaltwassers (LRT 3150), Auwald (FFH-LRT 91E0\*), Flachland-Mähwiese (FFH-LRT 6510) und Hochstaudenflur (FFH-LRT 6430) mit dem Risiko eines Schadstoffeintrages, weiter zum Verlust von Brutvogelhabitaten sowie zu einer Beeinträchtigung von Brutvogelhabitaten durch Lärm bzw. Störreize durch den Verkehr auf der neuen B 173.

Im Vergleich aller in die Auswirkungsprognosen eingestellten denkbaren und vertiefend untersuchten Trassenvarianten hat die planfestgestellte Trassenvariante (hervorgegangen aus der untersuchten Planvariante Süd) hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen, auch in Relation zur Variante Mitte betrachtet, die relativ geringsten nachteiligen Auswirkungen auf die Tiere und Pflanzen und damit auch Vorteile gegenüber den anderen Varianten.

Die Trassenvariante Nord weist im Vergleich aller untersuchten Trassenvarianten die größte Zerschneidungswirkung für die geschützten Brutvogelarten auf. In allen Auswirkungstypen entstehen bei der Variante Nord die umfangreichsten Auswirkungen (Verluste und Beeinträchtigungen wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume, Kollisionsrisiko, längste Durchquerungsstrecke von FFH- und Vogelschutz-Gebiet, größte Neuzerschneidung von unzerschnittenen faunistischen Funktionsräumen).

Die Trassenvariante Mitte beeinträchtigt weniger umfangreich als die Variante Nord Tiere und Pflanzen. In einzelnen Auswirkungstypen weist die Variante Mitte teilweise geringere Beeinträchtigungen von Tieren bzw. Pflanzen als die Variante Süd auf. Jedoch fallen in der Summe die Auswirkungen auf wertvolle Vegetationsbestände und Tierlebensräume sowie die deutlich längere Durchquerung von FFH- und Vogelschutz-Gebiet und eine größere Neuzerschneidung von unzerschnittenen faunistischen Funktionsräumen im Vergleich mit der Variante Süd nachteilig ins Gewicht.

Gemäß den naturschutzrechtlichen Gebot, Eingriffe in die Natur und Landschaft bzw. in Flora und Fauna (z.B. § 15 Abs. 1 BNatSchG) möglichst ganz zu vermeiden bzw. nicht vermeidbare Beeinträchtigungen weitest möglichst zu minimieren, werden die Eingriffe im Zuge des Planaufstellungs- und -optimierungsprozesses für die Planfeststellungstrasse durch die unter vorstehender Ziffer C.2.1.3 beschriebenen Maßnahmen der

Konfliktvermeidung bzw. -minimierung, die gemäß Planunterlage 12.1 Ziffer 4.3 Eingang in die planfestgestellten Unterlagen gefunden haben, verhindert bzw. minimiert.

Trotz dieser Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen führt die Ausführung des Straßenbauvorhabens zu den vorstehend aufgeführten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die im Einzelnen unter Ziffer 4.6 des Erläuterungsberichtes zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12.1) dargelegt und näher beschrieben sind.

Die Bilanzierung dieser sich in Natur und Landschaft ergebenden Eingriffe haben nach den hierfür zugrunde zu legenden Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 einen Kompensationsbedarf von 38,269 ha ergeben, der sich aufgliedert in 25,288 ha für Beeinträchtigungen von Offenland, Wasserflächen, Gehölzbeständen und landwirtschaftlichen Nutzflächen gemäß den Grundsätzen Nrn. 1 bis 5, 5,574 ha für Beeinträchtigungen von Tieren mit besonderen Standortansprüchen (Grundsatz Nr. 7) sowie 7,407 ha für Beeinträchtigungen von Waldflächen (Grundsätze Nrn. 1 bis 5).

Zur Kompensation der bilanzierten Eingriffe in Natur und Landschaft hat der Vorhabenträger im Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung insgesamt 22 Kompensationsmaßnahmen (20 Ausgleichsmaßnahmen -A- sowie 2 Ersatzmaßnahmen -E-) auf einer realen Gesamtfläche von 43,026 ha (davon anrechenbare Fläche 38,665 ha) vorgesehen, die im Einzelnen unter Ziffer 5.3 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) bzw. unter Ziffer 6 von Planunterlage 12.1 -Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes -LBP- beschrieben und detailliert dargestellt sind. Hierauf wird Bezug genommen.

Die Bemessung des notwendigen Kompensationsbedarfs für die Eingriffe in Natur und Landschaft waren im gegebenen Fall noch nicht nach der neuen Bayer. Kompensationsverordnung -BayKompV-, die zum 01.09.2014 in Kraft getreten ist, vorzunehmen, da diese nur für Vorhaben anzuwenden ist, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt wurden. Im vorliegenden Verfahren, das bereits im Mai 2012 eingeleitet wurde, gilt noch die bisherige Regelung, wonach der Kompensationsbedarf nach den vorstehend zitierten gemeinsamen Grundsätzen zu ermitteln war.

Neben den in die Planung bereits eingeflossenen und vorstehend beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Auswirkungen auf Natur und Landschaft bzw. auf die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete sind Bauschutzzäune zur bauzeitlichen Sicherung ökologisch wertvoller Bereiche geplant (siehe Planunterlage 12.3.2 Blatt 1 bis



6). Die Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (A1 bis A20 sowie E1 und E2) zur Kompensation der unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft umfassen insbesondere die Schaffung von Feuchtkomplexen, die Extensivierung bzw. Neuanlage von Wiesen, die Wiederherstellung von Waldflächen und die Entwicklung von Auwaldflächen.

Die genannten Maßnahmen beinhalten auch die erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen für das betroffene FFH-Gebiet und das betroffene Vogelschutzgebiet sowie funktionserhaltende Maßnahmen des Artenschutzes (siehe Planunterlage 12.1 und 12.7). Der wasserwirtschaftlich erforderliche Retentionsraumausgleich (siehe hierzu Planunterlage 13.4) wurde ebenfalls in die Ausgleichs- sowie Ersatzmaßnahmen integriert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil C.2.1.4.4 und C.3.5.6 der Gründe Bezug genommen. Hierauf wird verwiesen.

Für die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden 33,5 ha landwirtschaftliche Nutzflächen benötigt, wovon künftig allerdings 21,5 ha weiter extensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet werden sollen. Damit werden letztlich lediglich 12 ha der Landwirtschaft ganz entzogen, wobei 11 ha auch als Retentionsraumausgleichsmaßnahmen sowie weitere 1 ha für neu anzulegende Waldflächen erforderlich sind.

Mit den zusätzlich vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5 (siehe Ziffer 6.5 in Planunterlage 12.1) wird die neue Trasse in das Landschaftsbild eingebunden. Insbesondere im Umfeld der Ortschaften ist eine verstärkte Bepflanzung vorgesehen. In den Ergebnissen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12) ist dies näher erläutert. Hierauf wird verwiesen.

Hinsichtlich der Einzelheiten über die maßnahmenbedingten Eingriffe in die betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie in artenschutzrechtlich besonders geschützte Arten sowie deren vorgesehene Kompensation wird auf die detaillierten Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 sowie C.3.5.5.2 der Gründe verwiesen, ebenso wird auf die sich hierauf beziehenden detaillierten Planunterlagen 12.1 bis 12.3 -Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung-, 12.4 -spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)- sowie 12.5 bis 12.7 -Unterlagen zur FFH- und Vogelschutz-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung- verwiesen.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen sind

Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten.

Das Schutzgut Boden ist hier in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), der Produktions- und Lebensraumfunktionen, durch Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs sowie durch Bodenverdichtungen und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung betroffen. Durch die im Zuge des Straßenbaus zusätzlich versiegelten Flächen entsteht zudem im Vergleich zur derzeitigen Situation ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss.

Das beantragte Straßenbauvorhaben ist mit einer Neuversiegelung von rund 24,7 ha Fläche (siehe Planunterlage 12.1 Anhang I - Flächenübersicht -) verbunden. Auf dieser Fläche kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen. Flächen mit einer hohen Ertragsfunktion werden in der Größenordnung von 5 ha beansprucht. Nachdem die Planfeststellungstrasse von den drei näher untersuchten Trassenvarianten mit rund 0,7 km den kürzesten Verlauf in der Mainau aufweist, kommt es bei dieser Trasse im Vergleich auch zur geringsten Beanspruchung der dortigen naturschutzfachlich wertvollen Auenböden. Das Beeinträchtigungspotential hinsichtlich des Bodenwasserhaushaltes durch einschnittsbedingte Entwässerungswirkungen ist bei der Plantrasse im Bereich südlich von Hochstadt für den dortigen Wald- und Feldgehölzbestand gegeben, was eine potentielle Wechselwirkung mit der dortigen Vegetation haben kann. Waldflächen werden in einem Umfang von 0,5 ha im Bereich südlich von Hochstadt dauerhaft beseitigt. Hierfür erfolgt jedoch im Rahmen der Ersatzmaßnahme E1 -Entwicklung eines Laubwaldes samt Waldrand- im Anschluss an den vorhandenen Waldbestand eine flächen- und wirkungsgleiche Kompensation, wobei die Entwicklung des Waldbestandes allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Das Umfeld der neuen Straße unterliegt daneben verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen (Abgase, Tausalzlösung, Brems- und Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.). Außerdem besteht hier auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen mit wassergefährdenden Stoffen durch Unfälle (Tanklastzüge, Gefahrguttransporte) auf der künftigen B 173.

Durch die weitgehende Lage der neuen B 173 im Einschnitt bzw. durch die Anlage beidseitiger Wälle bzw. Spritzschutzwände, vor allem auch in den Nahbereichen der längs der Trasse liegenden Ortschaften Trieb, Hochstadt, Wolfsloch und Horb, wird jedoch der Ausbreitung von Schadstoffen und aufgewirbeltem Fahrbahnwasser auf die an die Straße angrenzenden Flächen deutlich entgegengewirkt.

Insoweit ist das betriebsbedingte Beeinträchtigungsrisiko der Speicher- und Reglerfunktion des natürlichen Bodens durch Schadstoffeinträge lediglich auf

einer Gesamtfläche von ca. 3 ha als sehr hoch einzuschätzen, womit diese im Vergleich der drei untersuchten Varianten am geringsten ausfallen.

Im Bereich des Baufeldes kommt es während der Bauabwicklung zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch Bodenverdichtungen, die durch das Befahren mit Baufahrzeugen, das Anlegen von Baustraßen, Arbeits- und Lagerbereichen sowie durch Leitungsbauarbeiten entstehen. Daneben besteht auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb. Die nur während der Bauzeit beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert.

Hinsichtlich der baubedingten Beanspruchung der besonders wertvollen Auenböden in der Mainaue sind die Eingriffe im Variantenvergleich infolge des kürzesten Trassenbereiches der Plantrasse (ca. 0,7 km Länge) in der Mainaue für diese am geringsten zu bewerten.

Die besonderen Konfliktschwerpunkte bezüglich der Auswirkungen der Plantrasse auf das Schutzgut Boden liegen im Bereich des Weidengebüsches nordwestlich des Kieswerkes Trieb, wo es durch den Bau der B 173 und der notwendigen AS Michelau zu Verlusten von ökologisch entwicklungsfähigen Rohböden als Standorte wertvoller Feuchtvegetationsbestände kommt, weiter im Bereich der Wiesenlage zwischen Trieb und dem Nassanger Weiher, wo durch die Trasse ökologisch wertvolle Wiesenböden überbaut und größtenteils versiegelt werden, sowie im Bereich der Mainaue westlich von Horb; dort kommt es durch die notwendige Dammlage zu Verlusten von wertvollen natürlichen Auenböden.

Durch die Entsiegelung künftig nicht mehr benötigter Verkehrsflächen in der Größenordnung von rd. 2,8 ha, wobei sich dadurch eine Minderung des Kompensationsbedarfes von Eingriffen in Natur und Landschaft in Höhe von 0,84 ha ergibt, können hingegen verlorengegangene Bodenfunktionen in einem gewissen Umfang wieder hergestellt werden.

Zusammenfassend kann hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Trassenvergleich festgestellt werden, dass die Variante Nord weniger Böden versiegelt als die Planvariante Süd. Der Verlust ökologisch bedeutsamer Böden und die Beanspruchung von Auenböden sind allerdings bei der Variante Nord am umfangreichsten. Der Verlust von Böden mit hoher natürlicher Ertragsfunktion ist bei der Variante Nord am größten. Das Beeinträchtigungsrisiko der Speicher- und Reglerfunktion der Böden durch verkehrsbedingten Schadstoffeintrag ist bei dieser Variante ebenfalls am größten.

Die Variante Mitte versiegelt weniger Böden als die Variante Süd. Variante Mitte beansprucht die wenigsten Flächen mit hoher Ertragsfunktion. Die Beanspruchung wertvoller Auenböden (z.B. Standorte Magerer Flachlandmähwiesen) ist allerdings größer als bei der Variante Süd. Das

verkehrsbedingte Beeinträchtigungsrisiko der Speicher- und Reglerfunktion der Böden ist bei der Variante Mitte geringer als bei der Variante Nord, aber größer als bei der Variante Süd.

Die zur Planfeststellung beantragte Variante Süd weist die größte Neuversiegelung auf und beansprucht mehr Flächen mit hoher natürlicher Ertragsfunktion als die Variante Mitte. Die Beanspruchung wertvoller Auenböden und das verkehrsbedingte Beeinträchtigungsrisiko der Speicher- und Reglerfunktion der Böden sind bei der Variante Süd allerdings am geringsten.

#### 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung. Das Schutzgut Wasser wurde hinsichtlich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Betroffenheit von Grundwasser und von Oberflächengewässern untersucht.

##### 2.1.4.4.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser

Die Planfeststellungstrasse (untersuchte Variante Süd) berührt keine Wasserschutzgebiete und tangiert ein wasserwirtschaftliches Vorbehaltsgebiet lediglich auf einer Strecke von ca. 30 m.

Das Risiko eines Grundwasseraustrittes durch Anschneiden grund- bzw. schichtwasserführender Schichten besteht lediglich in einem relativ kurzen Abschnitt südlich von Hochstadt. In diesem Fall gäbe es auch eine potenzielle Wechselwirkung mit der vorhandenen bzw. natürlichen Vegetation.

Während der Bauzeit besteht ebenso für diesen Bereich südlich von Hochstadt ein temporäres Beeinträchtigungsrisiko durch Anschneiden von grundwasserführenden Schichten.

Das spätere betriebsbedingte Beeinträchtigungsrisiko des obersten Grundwasserleiters ist lediglich auf einer Fläche von ca. 0,05 ha als sehr hoch einzuschätzen. Auf einer Fläche von ca. 2,2 ha ist dieses Risiko als hoch einzuschätzen.

Das Beeinträchtigungsrisiko durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag in benachbarten Wasserschutzgebieten (Zone II und III) ist als sehr gering einzuschätzen, da die Antragstrasse durch keine Wasserschutzgebietszone verläuft und diese allenfalls auf einer Länge von 30 m in einem wasserwirtschaftlichen Vorbehaltsgebiet verläuft.

#### 2.1.4.4.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Oberflächenwasser

Die Planfeststellungstrasse berührt folgende Oberflächengewässer durch Querungen und/oder Verlegungen:

Durch den Bau einer Scheidsbachbrücke auf einer Länge von ca. 50 m, weiter durch die Beeinträchtigungen des vorgesehenen Dosierbauwerkes bei Trieb, sowie durch die teilweisen Verrohrungen des Weihergrabens und des Seeleinsgrabens wird das Schutzgut Oberflächenwasser beeinträchtigt. Stillgewässer mit hoher Bedeutung werden in einer Flächengröße von ca. 0,08 ha überbaut. Im Bereich südlich von Hochstadt geht ein Quellbereich verloren.

Nördlich von Trieb wird das rechnerisch ermittelte Überschwemmungsgebiet des Mains bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis (HQ<sub>100</sub>) auf einer Streckenlänge von ca. 1,2 km gequert. Die Mainaue südwestlich von Horb wird auf einer Streckenlänge von 0,73 km gequert, davon ca. 0,29 km in Dammlage und ca. 0,44 km mittels eines Brückenbauwerkes.

Infolge der im angestellten Trassenvergleich kürzesten Trassierung im Bereich der Mainaue besteht bei dieser Trassenführung auch das geringste bauzeitlich bedingte Beeinträchtigungsrisiko der dortigen Oberflächengewässer durch die Beseitigung des anfallenden Fahrbahnoberflächenwassers. Zur Minimierung der Oberflächengewässerbeeinträchtigung ist jeweils die Vorbehandlung des Fahrbahnabwassers durch Absetzbecken und -wo aufgrund des im Vorfluter bestehenden Wasserabflusses notwendig und angezeigt- Rückhaltebecken vorgesehen, um mögliche Beeinträchtigungen der Wasserqualität, insbesondere durch Streusalzeintrag durch den dadurch erzielten Verdünnungseffekt abzumildern. Diesbezüglich sind keine nachteiligen Wechselwirkungen mit der vorhandenen Vegetation zu befürchten.

Ein mittelbares Beeinträchtigungsrisiko von bestehenden Stillgewässern durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge ist lediglich auf einer Gesamtfläche von 0,09 ha anzunehmen.

#### 2.1.4.4.3 Zusammenfassungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Die Konfliktschwerpunkte der Planfeststellungstrasse (= Variante Süd) in Bezug auf das Schutzgut Wasser bedingen im Streckenbereich östlich des Baubeginns bis zu den Baggerseen nördlich des Kieswerkes Trieb einen Verlust von Retentionsraum für ein 100-jährig wiederkehrendes Hochwasser (HQ<sub>100</sub>) des Mains südlich der Bahnlinie infolge des Baues der notwendigen AS Michelau und der Trassenlage der B 173 in Dammlage sowie in der notwendigen Überbrückung des Scheidsbaches. Im Bereich des weiteren Konfliktschwerpunktes im Bereich der Baggerseen des Kieswerkes Trieb kommt es zu einem Verlust von Teilflächen der Baggerseen nördlich des

Kieswerkes und zu einem Risiko von Schadstoffeinträgen in Oberflächenwasser. Im dritten Konfliktschwerpunkt, der Flur südlich von Hochstadt, erfolgt eine Überbauung und teilweise Verrohrung des natürlichen Bachlaufes des Weihergrabens sowie die Überbauung einer gefassten Quelle in einem Feldgehölz südlich von Hochstadt. Hinzu kommt das Risiko eines Schadstoffeintrages in das Grundwasser durch den notwendigen Geländeeinschnitt sowie zu einer möglichen Grundwasserabsenkung durch Geländeeinschnitt mit potenzieller Auswirkung auf die Vegetation im Randbereich des Einschnittes als Wechselwirkung. Im Konfliktschwerpunkt 4, der Mainaue südwestlich von Horb, wird ein Altwasser am Main teilweise überbaut. Weiter tangiert die Trasse ein Wasservorbehaltsgebiet (VB 34) mit dem Risiko eines Schadstoffeintrages. Auch dort kommt es zu einem Verlust von Retentionsraum für ein  $HQ_{100}$  des Mains infolge der Dammlage der B 173 bei Horb sowie zu einem erhöhten Risiko eines Schadstoffeintrages in der Mainaue.

Zusammenfassend kann im Vergleich der Planfeststellungstrasse (= Variante Süd) mit den beiden ebenfalls untersuchten Varianten Nord und Mitte festgestellt werden, dass die Variante Nord im Vergleich insgesamt die nachteiligsten Auswirkungen auf das Grundwasser (größtes Beeinträchtigungsrisiko des Grundwasserleiters, längste Trasse durch vorhandene Wasserschutzgebiete) und auf die Oberflächengewässer (größter Retentionsraumverlust, längste Trassierung in der Mainaue, umfangreichste Überbauung wertvoller Gewässer, größtes Beeinträchtigungsrisiko von Oberflächengewässern durch Spritzwasser des Verkehrs) hat. Dagegen durchquert die Variante Mitte als einzige Variante ein wasserwirtschaftliches Vorranggebiet (VR T11) im Randbereich auf einer Brücke. Ebenso quert die Variante Mitte wie die Variante Nord ein Wasserschutzgebiet im Geländeeinschnitt. Die Beanspruchung von Oberflächengewässern ist geringer, das Beeinträchtigungsrisiko von Oberflächengewässern durch den Verkehr ist größer als bei der Variante Süd. Die Dammlage in der Mainaue ist im Vergleich zur Variante Süd etwas kürzer, jedoch ist die längere Brückenführung durch die Mainaue nachteilig zu bewerten.

Bei der Planfeststellungsvariante Süd ist das Beeinträchtigungsrisiko des Grundwassers am geringsten. Die Variante Süd beeinträchtigt mehr Oberflächengewässer als die Variante Mitte. Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen auf Oberflächengewässer ist die Variante Süd allerdings günstiger als die beiden anderen Varianten (u.a. wegen des kürzesten Trassenverlaufs in der Mainaue).

Wie bereits ausgeführt wird einer Beeinträchtigung der Wassergüte der bau- und betriebsbedingt betroffenen Oberflächengewässer bzw. Vorfluter für die vorgesehene Fahrhahnoberflächenentwässerung dadurch entgegengewirkt, dass das Fahrhahabwasser vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter in abgedichteten Absetzbecken mit einem ständigen Stau zurückgehalten und dadurch vorgereinigt wird. Diese Absetzeinrichtungen sind so ausgestaltet,

dass auch Leichtflüssigkeiten (Öle und Schmierstoffe) in diesen Einrichtungen zurückgehalten und gesondert geborgen und entsorgt werden können, bevor sie in den natürlichen Vorfluter gelangen können. Wo die -geringere- Leistungsfähigkeit des Vorfluters dies erfordert, werden neben den Absetzeinrichtungen zusätzliche Rückhalteeinrichtungen vorgesehen, die den Abwasserabfluss aus den Oberflächenwasserbeseitigungseinrichtungen puffern und den Abfluss insoweit drosseln, dass eine hydraulische Überlastung des jeweiligen Vorfluters weitestgehend vermieden wird.

Durch die oben beschriebenen Eingriffe durch den Bau der B 173 neu auf der Planvariante Süd ergibt sich, bezogen auf ein 100-jährliches Hochwasserereignis ( $HQ_{100}$ ) ein Hochwasserretentionsraumverlust von rd. 157.200 m<sup>3</sup>. Als Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahme hierfür werden auf sechs verschiedenen Flächenarealen durch Retentionsraumaushub neue Retentionsräume in der Größenordnung von 168.000 m<sup>3</sup> geschaffen.

Diese Retentionsraumausgleichsmaßnahmen (Retentionsräume R1 bis R6) sind wiederum mit dem Konzept der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abgestimmt und in dieses -auch zur Minimierung der Gesamtflächeninanspruchnahme in Bezug auf das Schutzgut Boden- einbezogen.

Der Eingriff in die Hochwasserretentionsräume des Mains und des Scheidsbaches -dieser wird aufgrund der zeitlichen Unabhängigkeit von Hochwasserereignissen von Scheidsbach und Main auch durch die Retentionsraumausgleichsmaßnahme R1 in der Größenordnung von rd. 115.000 m<sup>3</sup>, wobei für den Scheidsbach ein Retentionsraumverlust von rd. 54.300 m<sup>3</sup> anzusetzen wäre, sichergestellt- wird damit in vollem Umfang ausgeglichen.

Was den Teil des Fahrbahnoberflächenwassers betrifft, der nicht in natürliche Vorfluter eingeleitet wird, sondern mit dem Niederschlagswasser abgeschwemmt wird und in Bereichen des Straßenrandes oder über die Böschungsbereiche oder gesonderte Versickerungseinrichtungen in den Untergrund versickert, kann hinsichtlich einer möglichen Grundwasserbeeinträchtigung festgestellt werden, dass die über den grundwasserführenden Schichten liegenden Bodenschichten eine gewisse -ausreichende- Filterwirkung haben und mögliche Schadstoffe in ausreichender Weise zurückhalten und/oder binden.

#### 2.1.4.5 Schutzgut Klima und Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt von den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie den

meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich.

Während der Bauphase werden baubedingt vorübergehende, nicht erhebliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie Staubemissionen entstehen.

Hinsichtlich der derzeitigen klimatischen bzw. kleinklimatischen Bedingungen im Umfeld der Straßenneubaumaßnahme kann festgestellt werden, dass es im Bereich südlich von Hochstadt zu einer Hemmung einer bestehenden Kaltluftbahn mit mittlerer Bedeutung kommt. Ebenso erfolgt durch den vorgesehenen Waldanschnitt am Wald "Hege" südlich von Hochstadt eine kleinräumige Beeinträchtigung des Bestandsklimas. Während der Bauzeit kommt es zusätzlich zu geringen temporären Beeinträchtigungen der bezeichneten Kaltluftbahn südlich von Hochstadt. Betriebsbedingt wird gemäß den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung nach Planunterlage 11.2 kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko für diese Kaltluftbahn mit klimatischer Ausgleichsfunktion für den Ortsbereich von Hochstadt durch Luftschadstoffimmissionen hervorgerufen.

Im Ergebnis der Gegenüberstellung der ermittelten Werte für die Luftschadstoffe mit den geltenden Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV kann festgestellt werden, dass durch die neue Straße an den Wohnhäusern, die den Straßentrassen am nächsten liegen, keine Immissionen aus natürlicher Vorbelastung plus Zusatzbelastung einwirken, die Überschreitungen von Grenzwerten, Belastungen oder Einwirkungen erwarten lassen, die für den Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten würden.

Besondere Schutzmaßnahmen und weitergehende Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen auf das Kleinklima bzw. der Luftschadstoffbelastungen sind deshalb weder erforderlich noch sonst angezeigt.

Auf die detaillierten Ausführungen in Planunterlage 11.2 wird insoweit verwiesen.

In gleicher Weise wird durch die Straßentrasse ein Kaltluftsammlgebiet auf einer Trassenlänge von 1,9 km nördlich von Trieb und auf einer Trassenlänge von etwa 0,8 km in der Mainaue bei Horb durch Schadstoffemissionen beeinträchtigt.

Im Vergleich zu den beiden sonst noch untersuchten Trassenvarianten Mitte und Nord weist die Planfeststellungstrasse (Variante Süd) die kürzeste Trassierungslage im Kaltluftsammlgebiet der Mainaue auf. Wie schon erwähnt, weist die Planfeststellungslinie zusätzlich eine Hemmung des



Kaltluftabflusses mittlerer Bedeutung südlich von Hochstadt auf. Nach den Ergebnissen der angestellten Luftschadstoffuntersuchungen (siehe Planunterlage 11.2) entsteht durch den Straßenbau und den -betrieb kein (erhöhtes) Risiko der Beeinträchtigung der in Straßennähe lebenden Bevölkerung durch Verkehrsemissionen.

#### 2.1.4.6 Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft, ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen verschiedene anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung.

Hierzu gehören dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen und die Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Während der Bauphase ist baubedingt mit vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die ungeschützt einsehbare Baustelle mit Lagerflächen für Erdabtrag und provisorische Baueinrichtung sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen.

Die Verwirklichung der Planfeststellungstrasse (Variante Süd) bedingt einen Verlust von Flächen mit bedeutenden Landschaftsbildqualitäten von 6,9 ha mit sehr hoher Bedeutung und von 6,0 ha mit hoher Bedeutung. Festgestellte Landschaftsschutzgebiete erfahren durch die Plantrasse hingegen keine direkte Beeinträchtigung mittels Durchschneidung.

An Landschaftsbild prägenden Elementen wird die vorhandene Allee zum Nassanger durch deren Unterbrechung erheblich beeinträchtigt. Weiter wird ein Waldbestand südlich von Hochstadt angeschnitten sowie ein Feldgehölz im dortigen Bereich beansprucht. Weiter kommt es zu einer erheblichen Überformung prägender Landschaftsbildeinheiten durch Straßendämme, Brücken, Querung ausgeprägter Talräume und Gewässer in unbesiedelten Bereichen, vor allem im Bereich von Weidengebüschbeständen durch den Bau der notwendigen AS Michelau, im Bereich von bestehenden Baggerseen nördlich des Kieswerkes Trieb und in der freien Flur westlich von Horb durch den Bau der Anschlussstelle der B 289. Im Vergleich der drei untersuchten Varianten erfolgt durch die Plantrasse allerdings auch die streckenmäßig kürzeste Überformung der Mainaue durch ein großes Brückenbauwerk mit anschließender Dammlage und zum Teil auch in Parallellage zur bestehenden Bahnbrücke. Weiter werden durch den Straßenbau bestehende weiträumige Sichtbeziehungen von Trieb in Richtung Norden und teilweise von Horb in

Richtung Westen sowie die bestehenden Sichtbeziehungen zwischen den Ortsbereichen Hochstadt und Wolfsloch gestört bzw. teilweise unterbrochen.

An bedeutsamen Rad- und Wanderwegen für Erholungszwecke wird ein vorhandener Fußweg östlich Trieb sowie die vorhandene Straße (Allee) zum Nassanger unterbrochen.

Zu baubedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes bzw. von Erholungsbereichen in der Mainaue kommt es insbesondere durch den Brückenbau in der Mainaue und die anschließenden Dammbauten am Rand der Mainaue, allerdings bei keiner weiteren Einsehbarkeit, sowie zu einer temporären Verlärmung der Mainaue bei Horb mit einer mittleren Erholungswirksamkeit. Im Variantenvergleich mit den beiden sonst noch untersuchten Varianten stellen diese bauzeitbedingten Auswirkungen die jeweils geringsten nachteiligen Auswirkungen gegenüber den anderen Varianten dar.

Betriebsbedingt fallen auch die visuellen Störreize durch die Sichtbarkeit des Verkehrs infolge der kürzesten Trassierung der Plantrasse in der begrenzt einsehbaren Mainaue, wobei die Sichtbarkeit im Bereich von Horb gegeben sein wird, im Variantenvergleich am geringsten aus.

Demnach erfolgt lediglich im Bereich von Horb eine Beeinträchtigung der Mainaue mit mittlerer Erholungsfunktion durch Verlärmung und optische Beunruhigung. Im Variantenvergleich sind diese nachteiligen Auswirkungen der Planfeststellungstrasse ebenfalls als am geringsten zu bewerten.

Zusammenfassend liegen die Konfliktschwerpunkte hinsichtlich des Schutzgutes Landschaftsbild und Erholung bei Verwirklichung der Planungsvariante Süd (= Planfeststellungsvariante) im Bereich eines bestehenden Weidengebüschbestandes nordwestlich des Kieswerkes Trieb, wo durch die Straßentrasse und den Bau der AS Michelau ein flächiger Gehölzbestand beseitigt werden muss und im Bereich der bestehenden Baggerseen des Kieswerkes Trieb, wo vorhandene Baggerseen teilweise überbaut werden und es zu einer Zerschneidung eines zusammenhängenden Landschaftsbereiches kommt. Im Flurbereich nördlich von Trieb wird der zusammenhängende Flurbereich südlich des Nassanger Weihers durch die Straßentrasse und die vorgesehenen, als Überflughilfe für artenschutzrechtlich besonders geschützte Vogelarten fungierenden Erdwälle (teils mit aufgesetztem Schutzzaun) zerschnitten und damit unterbrochen, ebenso wie die bestehende Allee zum Nassanger sowie ein örtlicher Wanderweg. Im Flurbereich südlich von Hochstadt wird ebenfalls der zusammenhängende Flurbereich durch die weitgehende Führung der Straßentrasse im Geländeeinschnitt zerschnitten. In diesem Flurbereich werden ebenso Streuobstflächen, die Teilfläche eines Laubwaldes sowie ein bestehendes Feldgehölz durch Überbauung beseitigt.

Schließlich wird der Bereich der Mainaue westlich von Horb durch das dort vorgesehene Brückenbauwerk mit anschließenden Dammbereichen beeinträchtigt, wobei allerdings eine weitgehende Parallelführung mit der dort bereits verlaufenden Bahnlinie vorgesehen ist. Durch den Bahndamm ist die zusätzliche Barrierewirkung des neuen Straßendamms lediglich von eingeschränkter Bedeutung und bedingt demnach geringere nachteilige Auswirkungen.

Im Variantenvergleich kann hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung festgestellt werden, dass die Variante Nord im Vergleich die erheblichsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild (am Katzogel und in der Mainaue) sowie auf die örtliche und überörtliche Erholungsfunktion im dortigen Raum hat.

Die Variante Mitte weist bis östlich von Trieb dieselben Auswirkungen auf wie die Planfeststellungsvariante Süd. Mit der Durchschneidung des Katzogels und insbesondere der langen Trassierung in der Mainaue bringt die Variante Mitte sehr ungünstige Auswirkungen für den weit offenen und einsehbaren Landschafts- und Erholungsraum nördlich von Hochstadt bis Marktzeuln und Zettlitz mit sich.

Die Planfeststellungsvariante Süd hat bis östlich von Trieb dieselben Auswirkungen wie die Variante Mitte. Die Querung der Mainaue verläuft bei Variante Süd an einer weniger empfindlichen Stelle des Maintals als bei den beiden anderen Varianten. Insgesamt weist die Variante Süd im Vergleich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung Vorteile gegenüber den beiden anderen Varianten auf.

Der Ausgleich für die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes soll durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5 entlang der Strecke erfolgen. Diese Maßnahmen dienen der Einbindung der Straße in die Landschaft und der Neugestaltung des Landschaftsbildes. Ebenso übernehmen die sonst noch vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A20 sowie Ersatzmaßnahmen E1 und E2) Funktionen der Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Im Einzelnen werden zur Einbindung des künftigen Straßenkörpers in die Landschaft folgende Gestaltungsmaßnahmen (G) ergriffen:

- G1: Flächenhafte Gehölzpflanzungen im Bereich des Damms und der Böschungen entlang der gesamten Baustrecke der B 173 neu,
- G2: Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen und Baumreihen entlang der Baustrecke,

- G3: Pflanzung von Obstbau-Hochstämmen entlang von Wällen und verlegten Flurwegen sowie als Gruppenpflanzung in Randbereichen,
- G4: Ansaat von Landschaftsrasen im Bereich von Böschungen und Dämmen auf der gesamten Baustrecke sowie auf Rest- und Nebenflächen sowie
- G5: Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren durch Spontanbesiedelung auf standfesten Geländeanschnitten und anderen Rohbodenstandorten.

#### 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von Baudenkmalern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Bei Verwirklichung der Plantrasse besteht ein geringes Risiko der Beeinträchtigung von archäologisch relevanten Bereichen durch Flächenbeanspruchung, und zwar lediglich im Bereich südlich der AS Michelau sowie im Bereich südlich von Hochstadt.

Wie bereits auch unter C.2.1.4.6 zum Schutzgut Landschaftsbild und Erholung dargestellt, wird durch den Bau der B 173 neu die kulturhistorisch bedeutsame, alleebestandene Wegeverbindung zum Nassanger durchschnitten und teilweise unterbrochen.

Bestehende Rohstoffabbauflächen werden durch die Straßenbaumaßnahme nicht in Anspruch genommen.

Baubedingt besteht ebenfalls das Risiko der Beeinträchtigung der vorstehend genannten archäologisch relevanten Bereiche südlich der AS Michelau und südlich von Hochstadt.

Im Variantenvergleich kann hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter festgestellt werden, dass die Variante Nord ein höheres Beeinträchtigungsrisiko für Bodendenkmäler bzw. archäologisch relevante Bereiche als die Variante Süd hat, da sie, wie die Variante Mitte, durch vier archäologisch relevante Bereiche führt.

Die Variante Mitte liegt (wie Variante Nord) mit der Trasse im Bereich von vier archäologisch relevanten Bereichen. Kulturhistorisch nachteilig ist (wie bei der Variante Süd), dass die sehr alte Wegeverbindung zwischen Trieb und dem Nassanger (früheres Klostergut) durch die Trassierung getrennt wird und die Allee den verbindenden Charakter verliert.

Die Trasse der Planfeststellungsvariante Süd liegt im Bereich von zwei archäologisch relevanten Bereichen. Kulturhistorisch nachteilig ist (wie bei der Variante Mitte), dass die sehr alte Wegeverbindung zwischen Trieb und dem Nassanger (früheres Klostergut) durch die Trassierung getrennt wird und die Allee den verbindenden Charakter verliert.

Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Hochstadt a.Main und Trieb bewirkt eine Verringerung von betriebsbedingten Erschütterungen und Schadstoffeinwirkungen für die Baudenkmäler entlang der derzeitigen Ortsdurchfahrten an der B 173 alt.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Bei der Bewertung der Schutzgüter bzw. der Projektauswirkungen sind schutzgutübergreifende Wechselwirkungen im Sinne des UVPG zu berücksichtigen. Durch die Bodenversiegelung/-verdichtung werden vorhabenbedingt primär die Funktionen des Schutzgutes Boden gestört. Dies verursacht Beeinträchtigungen der mit dem Boden in naturhaushaltlicher Wechselwirkung stehenden Schutzgüter. Zu nennen ist insoweit die Verringerung des Ertragspotenzials und die Verminderung der Versickerung von Oberflächenwasser. Des Weiteren ergeben sich Auswirkungen der Bodenversiegelung und temporären Flächeninanspruchnahme auch für das Schutzgut Pflanzen und Tiere, wobei u.a. trocken-warme und feuchte Standorte, aber auch Habitate von Tierarten in Anspruch genommen werden. Dies kann zu einer quantitativen Reduktion des lokalen Arteninventars führen. Die baubedingte Entwässerung kann sich sowohl auf das Schutzgut Wasser als auch auf Pflanzen und Tiere negativ auswirken. Durch bau- und betriebsbedingte Lärmemissionen kann es zur Beeinträchtigung trassennaher Siedlungsbereiche kommen. Daraus kann sich eine mögliche Verminderung der Wohn- und Erholungsqualität ergeben, die sich fallspezifisch negativ auf die menschliche Gesundheit auswirken kann.

Durch die in weiten Bereichen im Einschnitt verlaufende Straßenführung sowie durch die im Bereich von Trieb beiderseits der Straße vorgesehenen Wälle (teilweise mit aufgesetztem Schutzzaun), die als Überflughilfe für besonders gefährdete Vogelarten dienen sollen, sowie die auf der Brücke im Mainauenbereich vorgesehenen Spritzschutzwände zum Schutz der empfindlichen Flachlandmähwiesen in der Mainaue vor Schadstoffeinträgen, wird auch die mit dem Straßenverkehr einhergehende Lärm-(und Abgas-) Belastung wesentlich reduziert und auf ein erträgliches und als zumutbar einzustufendes Ausmaß abgesenkt.

Gleichzeitig wird durch diese und andere meterhohe Bauwerke das Landschafts- und Ortsbild verändert, es werden dadurch Sichtbeziehungen und räumliche Bezüge unterbrochen. Dadurch ergeben sich Beeinträchtigungen für das Landschaftserleben. Der Bau der B 173 verursacht in Teilbereichen durch Erdaufschüttungen Eingriffe in das Schutzgut Boden.

Aus diesen Erdarbeiten resultieren negative Einwirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere. Die im Schutzgut Boden beschriebene Flächeninanspruchnahme bewirkt eine Verknappung landwirtschaftlicher Nutzflächen und eine Inanspruchnahme der Lebensräume von Pflanzen und Tieren. Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern verstärken Eingriffe häufig, Entlastungen sind nur bedingt möglich und ergeben nur eingeschränkt positive Aspekte.

#### 2.1.5 Kompensationsmaßnahmen

Die in der Planfeststellung festgesetzten und unter vorstehender Ziffer 2.1.3 im Einzelnen beschriebenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die Beeinträchtigungen der Schutzgüter weitgehend. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen von mehreren wertvollen Naturbestandteilen bzw. Biotopbereichen, die im Zuge der Ausführung des geplanten Straßenbauvorhabens unvermeidbar sind und einen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen auslösen. Diese unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Einzelnen unter Ziffer 4.6 der Planunterlage 12.1 sowie vorstehend unter Ziffer C.2.1.4.2 beschrieben und lösen einen Kompensationsbedarf von 38,269 ha aus. Hierfür werden auf einer anrechenbaren Fläche von 37,327 ha 20 verschiedene Ausgleichsmaßnahmen (A1 bis A20, siehe Ziffer 6.2 von Planunterlage 12.1) vorgesehen. Zusätzlich werden für die aufgrund der mangelnden Ausgleichbarkeit der unvermeidbaren Auswirkungen für den Verlust und die Beeinträchtigung von Laub- und Mischwald sowie die Beeinträchtigung von Waldvogelarten sowie für den Verlust und die Beeinträchtigung von Auenwald des FFH-LRT 91E0\* zwei Ersatzmaßnahmen auf einer anrechenbaren Fläche von 1,338 ha vorgesehen, und zwar die Entwicklung eines Laubwaldes samt Waldrand im Anschluss an einen vorhandenen Waldbestand (Ersatzmaßnahme E1) auf einer anrechenbaren Maßnahmenfläche von 0,642 ha sowie die Entwicklung einer Auenwaldfläche des FFH-LRT 91E0\* (Ersatzmaßnahme E2) östlich der Kläranlage Hochstadt auf der Retentionsraumausgleichsfläche R6 mit einer anrechenbaren Fläche von 0,696 ha.

Der Ausgleich für die straßenbaubedingte Waldrodung südlich von Hochstadt in einem Umfang von 0,503 ha erfolgt, wie vorstehend ausgeführt, im Zuge der Ersatzmaßnahme E1 im unmittelbaren Anschluss an die dort verbleibende Waldfläche. Der Erhalt der Waldfunktionen und die Sicherung des Waldes gemäß Art. 5 i.V.m. Art. 7 BayWaldG ist damit ebenfalls gegeben.

Durch die Multifunktionalität des vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes erfolgt auch eine Minimierung der Gesamtflächeninanspruchnahme für das Straßenbauvorhaben. Im Rahmen verschiedener Ausgleichsmaßnahmen wird auch der erforderliche Hochwasserretentionsraumausgleich geschaffen (siehe Ausführungen unter Teil C.2.1.4.4 zum Schutzgut Wasser) bzw. es werden dadurch auch die sich

ergebenden Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen und FFH-Arten sowie auch der besonders geschützten Vogelarten (im Vogelschutzgebiet DE 5931-471) kompensiert, und zwar durch die Kohärenzsicherungsmaßnahmen (KS) 1 bis 5. Zu den Einzelheiten der sich ergebenden Eingriffe in das bestehende FFH-Gebiet DE 5833-371 bzw. das bestehende Vogelschutzgebiet DE 5931-471 sowie der Prüfung der ausnahmsweisen gesonderten Zulassung dieser Eingriffe wird auf die sich hierauf beziehenden besonderen Planunterlagen der FFH- und Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung und -Ausnahmeprüfung (Planunterlagen 12.5, 12.6 und 12.7) sowie auf die Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Beeinträchtigung streng geschützter Arten wurde in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gemäß Planunterlage 12.4 geprüft. Die hiernach erforderlichen funktionserhaltenden Maßnahmen für die betroffene Vogelart Rohrweihe werden im Rahmen der Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 auf den Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A 14 geschaffen. Zusätzlich werden als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG die CEF-Maßnahmen 1 (Ausgleich von Baumhöhlenverlusten von Fledermäusen durch Aufhängen von geeigneten Höhlenkästen) sowie CEF2 (Schaffung von Lerchenfenstern) im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A5 vorgesehen. Im Einzelnen wird jedoch zu der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung auf die Planunterlage 12.4 sowie die gesonderten Ausführungen unter Teil C.3.5.5.2 dieses Beschlusses Bezug genommen und hierauf verwiesen.

#### 2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Beantragung des Planfeststellungsverfahrens verschiedene Alternativenuntersuchungen durchgeführt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- bzw. Ziffer 5.1 des Erläuterungsberichtes zur Umweltverträglichkeitsstudie -Planunterlage 16.1- sowie die Ausführungen oben unter Teil C.1.2 der Gründe Bezug genommen.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 UVPG ist damit Rechnung getragen. § 6 Abs. 3 UVPG verlangt keine förmliche UVP für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nach § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl 1996, 667).

Insoweit gehen die im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planunterlagen, insbesondere die vorgelegte Planunterlage 16.1, über die an sie zu stellenden Anforderungen hinaus.

Denn in dieser Unterlage werden nicht nur die Auswirkungen der Planfeststellungsvariante ( $\cong$  Variante Süd) auf die einzelnen Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG detailliert beschrieben, sondern ebenso die entsprechenden Auswirkungen der beiden sonst noch untersuchten "Hauptvarianten" auf diese Schutzgüter. Auf die detaillierten Ausführungen unter Ziffer 5.3 der Planunterlage 16.1 wird insoweit verwiesen. Die zusammenfassende Darstellung der Auswirkungen dieser "Hauptvarianten" auf die jeweiligen Schutzgüter sowie der jeweilige Vergleich in Bezug auf die Planfeststellungsvariante Süd sind auch in den obigen Ausführungen unter Ziffern C.2.1.4.1 bis C.2.1.4.8 zu den jeweiligen Schutzgütern dargestellt. Hierauf wird verwiesen. In diesem schutzgutübergreifenden Variantenvergleich hat sich insgesamt die Planfeststellungsvariante Süd als die günstigste Variante herausgestellt. Diesem Bewertungsergebnis wird seitens der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich beigetreten.

Bei der untersuchten Variante Nord sind im Vergleich, bis auf den Ortsbereich von Zettlitz, geringere Auswirkungen auf das Wohnen und das Wohnumfeld als bei den beiden anderen Varianten gegeben. Dagegen sind die Auswirkungen auf die Erholungsbelange der Menschen im Vergleich sehr erheblich (Mainaue). Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Wasser und Landschaftsbild ist die Variante Nord als nachteiligste Variante einzustufen. Die Variante Nord wird deshalb insgesamt als nicht empfehlenswert eingestuft. Die Auswirkungen der Variante Nord werden auch aus naturschutzfachlicher Sicht als nicht kompensierbar eingestuft.

Die weiter untersuchte Variante Mitte unterscheidet sich bis östlich des Ortsbereichs von Trieb nicht von den Auswirkungen der Planfeststellungsvariante Süd. Die folgende Trassierung durch den Bereich Katzogel und die sehr lange Durchquerung der Mainaue nördlich von Hochstadt bringt allerdings erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Landschaftsbild und die Erholungsbelange der Menschen mit sich. Im Vergleich mit der Variante Nord sind die Auswirkungen zwar geringer, jedoch im Vergleich mit der Variante Süd als deutlich nachteiliger einzustufen. Die Auswirkungen der Variante Mitte sind weniger umfangreich als die der Variante Nord. Die Auswirkungen sind allerdings erheblich und in vielen Belangen deutlich größer als bei der Variante Süd. Mit der Variante Süd steht allerdings eine die Natur und Umwelt schonendere Alternative zur Verfügung. Dies gilt auch angesichts der Tatsache, dass die Variante Süd einen längeren Trassenverlauf hat als die Variante Mitte.

Die Variante Süd ( $\cong$  Planfeststellungsstrasse) entlastet als einzige Variante die Ortschaft Zettlitz des Marktes Marktzeuln. Zwischen Hochstadt und Wolfsloch hat die Trassierung allerdings ungünstigere Auswirkungen für die Menschen (Wohnen/Wohnumfeld) als die beiden anderen Varianten (wobei allerdings alle geltenden Immissionsgrenzwerte auch bei dieser Trasse eingehalten



werden). Im Vergleich der Varianten untereinander sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Wasser, Landschaftsbild und Erholung (teilweise deutlich) geringer als bei den beiden Varianten Mitte und Nord.

Insgesamt betrachtet wird daher die Variante Süd im Rahmen dieser Umweltverträglichkeitsprüfung als letztlich günstigste Trasse beurteilt.

Die Auswirkungen der Variante Süd sind zwar ebenfalls erheblich, jedoch insgesamt im Vergleich zu den beiden anderen untersuchten Trassenalternativen am geringsten. Die von dieser Variante verursachten Eingriffe werden im Sinne des Naturschutzrechts auch als kompensierbar eingestuft.

Hinsichtlich der Unterschiede der Auswirkungen der Varianten Nord, Mitte und Süd auf die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete wird auf die gesonderte FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung verwiesen (siehe hierzu Planunterlage 12.7) sowie auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.2 der Gründe.

## **2.2 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das vorliegende Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Umweltauswirkungen auf verschiedene Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses (unter Teil C.), insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

Die in den vorstehenden Abschnitten C.2.1.4.1 bis C.2.1.4.8 beschriebenen Auswirkungen des zweibahnigen Ausbaus und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen (§ 12 UVPG).

Unter Berücksichtigung des mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verfolgten integrativen Ansatzes, der nicht eine rein biologisch ausgerichtete Betrachtungsweise, sondern eine Gesamtbewertung aller Vorhabensauswirkungen gebietet (vgl. auch § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG), ist trotz individueller Beeinträchtigungen und negativer Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter das Vorhaben insgesamt als umweltverträgliche Lösung der planerischen Aufgabenstellung zu bewerten. Das Vorhaben ist letztlich auch umweltverträglich, da die vorstehend geschilderten nachteiligen Auswirkungen

(insbesondere auf die Schutzgüter Landschaft, Vegetation und Tierwelt) durch umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie durch Maßnahmen zur Konfliktminimierung soweit reduziert werden konnten, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens (unter Einbeziehung eben dieser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) die positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen und somit letztlich zur Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens führen.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV). Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, hat der Vorhabenträger anhand einer vierstufigen Skala mit den Begriffen "nachrangig", "mittel", "hoch" und "sehr hoch" vorgenommen. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebung ist ausreichend tiefgründig.

Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung mit ein.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Schutzgut Mensch durch den zweibahnigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz zwar in den Ortsrandbereichen von Hochstadt a.Main, Wolfsloch und Horb mit neuen Emissionsbelastungen (Lärm, Schadstoffe) erstmalig beeinträchtigt wird; jedoch werden die maßgebenden Immissionsschutzgrenzwerte durch die vorgesehenen, in erster Linie dem Vogel- und dem Fledermausschutz dienenden Einrichtungen (Überflughilfen, Kollisionsschutzmaßnahmen usw.), die aber auch eine lärmschützende Wirkung entfalten, in allen bebauten Bereichen zumindest eingehalten, in den allermeisten Bereichen jedoch deutlich unterschritten. Insoweit werden keine zusätzlichen betriebsbedingten Lärmschutz- oder sonstigen Immissionsschutzvorkehrungen erforderlich. Besonders positiv ist ferner zu berücksichtigen, dass es nach der Realisierung der Verlegungsmaßnahme zu einer deutlichen Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen in den

derzeit noch bestehenden Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt a.Main, wo die Wohnhäuser zum Teil direkt an der Fahrbahn der derzeitigen B 173 stehen, kommen wird. Diese Entlastungen werden qualitativ und quantitativ größer sein als die Neu- bzw. Zusatzbelastungen in den angesprochenen künftigen Ortsrandbereichen. Baubedingte Belastungen werden in der Regel nur tagsüber und an Werktagen zunehmen und soweit wie möglich minimiert. Die Erholungsfunktion erfährt dauerhaft ebenfalls keine zusätzlichen Einschränkungen, baubedingte Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion sind ebenfalls nur von vorübergehender Natur und werden ebenfalls weitest möglich minimiert.

Hinsichtlich der Projektwirkungen auf den Naturhaushalt und hier insbesondere auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist zunächst festzustellen, dass sich die notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in die betroffenen Biotop- und Ökoflächen trotz der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen nicht unter die Erheblichkeits- bzw. Nachhaltigkeitsschwelle reduzieren lassen. Die meisten der betroffenen Biotopflächen sind allerdings aufgrund ihrer Vegetationsausstattung weitgehend kurz- bzw. mittelfristig wieder herstellbar und werden damit durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12.1 bis 12.3) vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A1 bis A20 kompensiert. Die vom Straßenbau betroffenen Auwald- und Laubwaldflächen (Laubwald südlich Hochstadt, Auengehölze am Main im Bereich Michelau) sind allerdings nur mittel- bzw. langfristig wieder herstellbar, d.h. nicht im planungsrelevanten Zeitraum ausgleichbar. Die vorliegende Planung sieht für diese Eingriffe in die Arten der Biotopausstattung die beiden Ersatzmaßnahmen E1 und E2 vor, mit denen ebenfalls eine ausreichende Kompensation dieser Eingriffe gewährleistet bzw. sichergestellt wird. Das geplante Kompensationskonzept für die Eingriffe in Natur und Landschaft beinhaltet auch die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen, funktionserhaltende Maßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zur Kompensation der sich einstellenden Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen bzw. FFH-Arten bzw. für artenschutzrechtlich besonders geschützte Vogelarten (Rohrweihe) bzw. Fledermausarten.

Der Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch eine gestaltende Eingrünung der Straßennebenflächen hauptsächlich durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5 erbracht.

Damit können die entstehenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild und Erholung insoweit räumlich begrenzt und so stark gemindert werden, dass unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bereits bestehende Bundesstraße die neue bzw. zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes als nicht mehr erheblich eingestuft wird. Durch die in weiten Teilen vorgesehenen Kollisionsschutzeinrichtungen bzw. Überflughilfen an der neuen Fahrbahn der B 173 neu sowie dem großräumigen Verlauf der Straßentrasse in einem Einschnittsbereich wird die Sichtbarkeit des künftig

fließenden Verkehrs von den bewohnten Bereichen der Umgebung aus weitgehend verdeckt, was letztlich auch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes mindert, weil die Störreize durch den fließenden Verkehr weitgehend entfallen oder zumindest auf möglichst kurze Fahrbahnbereiche beschränkt bleiben. Über die bereits vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen hinaus sind somit für das Landschaftsbild keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die künftig verringerte Verkehrsstärke auf dem Streckenabschnitt der B 173 alt bewirkt gegenüber dem derzeitigen Zustand eine geringere visuelle Beeinträchtigung aufgrund des künftigen, wesentlich geringeren Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden geringeren Fahrzeugdichte.

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden sind erhebliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Es wurde auf eine flächensparende Planung geachtet. So wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung und des ökologisch wertvollen Planungsraumes der aus verkehrstechnischen Gründen und Verkehrssicherheitsgründen noch vertretbare Mindestquerschnitt RQ21 ohne Standstreifen gewählt. Temporäre Baufelder wurden auf ein Mindestmaß beschränkt. Sie werden nach Abschluss der Baumaßnahmen zurückgebaut und ebenso wie nicht mehr benötigte Straßenflächen in der Größenordnung von rd. 2,8 ha rekultiviert.

Dadurch, dass in der vergleichenden Betrachtung der möglichen Trassenalternativen mit der Variante Süd die Variante mit den insgesamt geringsten Eingriffen in Natur und Landschaft gewählt wurde, konnte auch das Ausmaß der Bodeninanspruchnahme für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept weitestgehend minimiert werden. Mit der Multifunktionalität von bestimmten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen, die gleichzeitig auch den erforderlichen Hochwasserretentionsausgleich gewährleisten bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen für die Eingriffe in das FFH- bzw. Vogelschutzgebiet darstellen, konnte eine weitere Minimierung der Bodeninanspruchnahme erzielt werden. Bei den Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen beansprucht werden, bleiben die natürlichen Bodenfunktionen weitgehend erhalten. Diese Flächen werden im Sinne ihrer Bedeutung für Natur und Landschaft ökologisch aufgewertet.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser bedingen unter Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen keine nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen des Wasserhaushaltes gegenüber dem bestehenden Zustand.

Bei dem vorgesehenen Straßenbau wird nicht in den bestehenden Grundwasserhorizont bzw. Grundwasserspiegel eingegriffen. Es ist allerdings zu erwarten, dass in Bereichen tiefer Einschnittslagen oberflächennäheres Schichtwasser austritt. Dieses wird dann in Rigolen gefasst und durch die Tiefenentwässerung der neuen Straße dem nächsten Vorfluter zugeführt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Grundwassersituation landwirtschaftlicher Böden sind dadurch nicht zu erwarten. Die vorgesehenen Straßenoberflächenentwässerungseinrichtungen bewirken eine Vorreinigung des Fahrbahnabwassers vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter. Auch werden darin Leichtflüssigkeiten (z.B. aufgeschwemmte Öle) zurückgehalten und können damit gewässerunschädlich entsorgt werden.

Für die baubedingten Beeinträchtigungen der derzeitigen Hochwasserabflussräume (Retentionsraumverluste) an Main und Scheidsbach wird durch die vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen ein flächen- bzw. volumengleicher Ausgleich geschaffen. Nachteilige Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Hochwasserabflussgeschehen, vor allem im Bereich bebauter Flächen, ergeben sich daher nicht.

Für den Bereich von Trieb ergibt sich durch die vorgesehenen wasserwirtschaftlichen Maßnahmen am Scheidsbach (insbesondere Bau eines Dosierbauwerkes und Anlegung einer Flutmulde) sogar eine Verbesserung der Hochwasserabflussverhältnisse gegenüber dem derzeitigen Zustand und vor allem gegenüber den derzeit bebauten Flächen.

Das Schutzgut Klima und Luft erfährt durch den vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz ebenfalls keine bedeutsamen nachhaltigen oder erheblichen Veränderungen gegenüber dem bestehenden Zustand. Die Zunahme der Kfz-Emissionen ist wegen des weitgehenden Verlaufes der Neubautrasse der B 173 neu im Einschnitt sowie durch die vorgesehenen Wälle (teils mit zusätzlich aufgesetztem Schutzzaun) und Wände in ihren Ausbreitungsmöglichkeiten nach außen in die angrenzenden Flurbereiche bzw. Ortsrandbereiche räumlich begrenzt. Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen treten dadurch nicht ein.

Auch eine großräumige Beeinträchtigung von Frischluftabflüssen, Kaltluftbildungen und -abflüssen mit Bedeutung für Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Die betroffenen ortsnahen Flächen werden durch die bisherigen Frischluftbahnen weiterhin ausreichend mit Frischluft versorgt, so dass diese Wirkung als unerheblich angesehen wird. Beeinträchtigungen während der Bauphase sind nur von vorübergehender Natur und werden soweit wie möglich minimiert.

Die Projektwirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden als nicht erheblich bewertet. Über das unter Ziffer C.2.1.4.7 der Gründe beschriebene Risiko einer möglichen Beeinträchtigung hinaus sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf Bau- oder Bodendenkmäler zu erwarten.

Die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss stellen sicher, dass die Belange des Denkmalschutzes ausreichend Berücksichtigung finden. Zur

wissenschaftlichen Dokumentation der im Trassenbereich nachgewiesenen oder erst während der Baumaßnahme entdeckten Bodendenkmäler sind vor Beginn der Erschließungs- und Baumaßnahmen erforderlichenfalls entsprechende fachgerechte Untersuchungen/Ausgrabungen durchzuführen und ggf. notwendige Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Nachdem sich die meisten geschützten Baudenkmäler innerhalb der bestehenden Ortslage befinden, wird deren Belastung durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus den Ortslagen von Trieb und Hochstadt a.Main künftig deutlich verringert.

Insgesamt ist somit nochmals festzustellen, dass vorhabenbedingt -unter Berücksichtigung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen- allenfalls noch vertretbare nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind und die positiven Auswirkungen des Vorhabens diese überwiegen, so dass für das planfestgestellte Straßenbauvorhaben letztlich die Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens gegeben ist.

### **3 Materieil-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtsgrundlage der Planfeststellung**

Der Planfeststellungsbeschluss hat seine Rechtsgrundlage in § 17 Satz 1 FStrG.

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

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

### 3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich der hierfür notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 BayVwVfG). Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret planfestgestellten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Auflage 2015, Rdnr. 6 zu § 75 VwVfG). Der Zweck der Planfeststellung ist die Regelung grundsätzlich aller Probleme, die vorhabenbedingt aufgeworfen werden. Es soll in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eine für alle Betroffenen gerechte Lösung herbeigeführt werden.

Soweit eine abschließende Entscheidung über einzelne Beziehungen noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist insoweit aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (§17b Abs. 1 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle für die Ausführung des Vorhabens nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan des Staatl. Bauamtes Bamberg vom 30.03.2012 festgestellt; gleichzeitig wird darin über die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen entschieden (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen über die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte Anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit o.ä.

billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung erfolgt (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG). Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen interessengerechter Abwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit das Maß der Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen entsprechende Regelungen, so ist die Zumutbarkeitsgrenze nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

### 3.3 Planungsermessen

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

Das Abwägungsgebot verlangt, das

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

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



### 3.4 Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme

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

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

#### 3.4.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Der zweibahnige Ausbau bzw. die Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz ist mit den Bauabschnitten 2 und 3 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 2 Fernstraßenausbaugesetzes -FStrAbG-, als vordringlicher Bedarf enthalten (Bundesverkehrswegeplan - BVWP-Nr: BY 581).

Durch die Aufnahme dieses Projektes in den noch anstehenden Bauabschnitten 2 und 3 in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- und/oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Bundesgesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über den Bedarf für dieses Vorhaben (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94).

Die Entscheidung darüber, welches Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen wird, wird auf der Grundlage umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den vom Vorhaben berührten Belangen getroffen. Die Frage, welche Verkehrsträger (Schiene oder Straße) finanziert und für welche Bauprojekte Steuergelder eingesetzt werden sollen, ist Sache der Verkehrspolitik. Über diese Fragen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden. Entsprechend erhobene Einwände können insoweit nicht berücksichtigt werden.

Das FStrAbG ist im Hinblick auf Netzverknüpfung, Ausbautyp und Straßenklasse für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Dies schließt 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 zweibahnigen Ausbau und der Verlegung 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.

Die genehmigten Planunterlagen behandeln den zweibahnig vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen der bestehenden Einmündung der Kreisstraße LIF 13 bei Michelau im Abschnitt 320 bei Station 1,871 (Bau-km 5+600) und der B 289 bei Bau-km 12+798 mit den Ortsumfahrungen von Trieb und Hochstadt a.Main und die Weiterführung bis zur vorhandenen B 173 bei Redwitz im Abschnitt 440 bei Station 0,275 (Bau-km 13+600) im Bereich der höhengleichen Einmündung der St 2208.

Die B 173 selbst beginnt an der BAB A 73 an der Anschlussstelle (AS) Lichtenfels und verläuft über Kronach nach Hof. Ab der AS Lichtenfels ist die B 173 zweibahnig bis zur AS Lichtenfels/Ost unter Verkehr. Diese bereits fertiggestellte Betriebsstrecke der B 173 stellt den 1. Bauabschnitt dieser Verbindung dar und wurde im Jahr 2000 fertiggestellt und ist seitdem unter Verkehr.

Die vorliegende Planung behandelt den 3. Abschnitt des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz.

Der 2. Bauabschnitt dieser Verbindung zwischen der AS Lichtenfels-Ost und dem Beginn des 3. Bauabschnittes wurde gegenüber dem vorliegenden 3. Bauabschnitt zurückgestellt. Grund hierfür ist die größere Dringlichkeit der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt, während der dann noch fehlende 2. Bauabschnitt durch keine bebauten Bereiche (bestehende Ortsdurchfahrten) mehr führt. Sowohl der hier behandelte 3. Bauabschnitt als auch der noch fehlende 2. Bauabschnitt waren als eigenes Projekt (BVWP-Nrn. 581 und 580) im Vordringlichen Bedarf des bis vor kurzem noch geltenden Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten.

Für den verfahrensgegenständlichen 3. Bauabschnitt sieht der Bedarfsplan einen vierstreifigen Neubau dieses Abschnittes auf einer neuen (Verlegungs-) Trasse ohne Standstreifen vor (04KK); für den dann letzten Bauabschnitt 2 ist ein vierstreifiger Ausbau durch Erweiterung der bestehenden Trasse ohne Standstreifen (24KK) vorgesehen.

Das Ausbaukonzept für die B 173 neu zwischen Lichtenfels und Kronach sah bereits in allen Bedarfsplänen seit 1980 und nicht erst im Bedarfsplan 2004 eine durchgehende vierstreifige Schnellstraße vor.

Die Regierung von Oberfranken hat mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.07.2000 bereits einmal einen vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz mit einer damals vorgesehenen weitgehend bahnparallelen Linienführung -vergleichbar mit der in diesem Planfeststellungsverfahren auch untersuchten Variante Nord- genehmigt. Dieser Planfeststellungsbeschluss wurde vor dem BVerwG beklagt. Das BVerwG hat in seinem hierzu ergangenen Urteil vom 14.11.2002, Az. 4 A 15.02 festgestellt, dass dieser Planfeststellungsbeschluss wegen Verletzung der Vorschriften der EU-Vogelschutzrichtlinie und damit einhergehend der Verletzung des Abwägungsgebotes rechtswidrig ist und in dieser Fassung nicht vollzogen werden darf.

Aus diesem rechtskräftigen Urteil geht jedoch auch hervor, dass das BVerwG die Bedarfsfeststellung für das vorgesehene Straßenausbau- und -verlegungsprojekt als solches nicht nur nicht in Frage gestellt hat, sondern es ausdrücklich -insbesondere auch hinsichtlich der vorgesehenen Zweibahnigkeit bzw. Vierstreifigkeit- als planerisch gerechtfertigt angesehen hat.

Das BVerwG wies in seinem zitierten Urteil u.a. darauf hin, dass "das Straßenbauvorhaben die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG erfüllt. Die B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i.d.F. der Bek vom 15.11.1993 (BGBl I S. 1878) dem Gesetz als Anlage beigefügt ist, als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung erstreckt sich auch auf den vierstreifigen Ausbau."

Das BVerwG führt in seinem Urteil vom 14.11.2002 weiter aus: "Das Verkehrsgutachten Kurzak kommt in seiner Prognose für das Jahr 2010 für den Nullfall (ohne Ausbau der B 173) auf eine durchschnittliche täglich Verkehrsstärke (DTV) von 18.800 Fahrzeugen zwischen Michelau und Trieb (18.200 Fahrzeuge zwischen Trieb und Hochstadt); für die B 173 in diesem Abschnitt wird ein DTV von 18.500 Fahrzeugen prognostiziert. Das rechtfertigt einen vierstreifigen Ausbau."

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, wurde das im Vordringlichen Bedarf enthaltene Gesamtbauvorhaben des vierstreifigen Ausbaus und der Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz in drei Bau- bzw. Planungsabschnitte aufgeteilt.

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist die Bildung von Planungsabschnitten als Ausprägung des fachplanerischen Abwägungsgebots grundsätzlich zulässig, weil Straßenbauvorhaben ab einer gewissen Länge

praktisch nicht mehr in einem Verfahren geprüft und planfestgestellt werden können. Die Bildung von Planungsabschnitten stellt daher ein Instrument planerischer Problembewältigung dar. Jedoch darf sich die Teilplanung nicht soweit verselbständigen, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich ungelöst bleiben. Erforderlich und ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines "vorläufigen positiven Gesamturteils". Eine Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des (Gesamt-)Vorhabens keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Beschluss vom 23.11.2007, Az. 9 B 38.07, NuR 2008, 276). Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung muss der Teilabschnitt zudem eine eigenständige -wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugedachte- Verkehrsfunktion für den Fall haben, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweist (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 19/94, BVerwGE 100, 370; BVerwG, Urteil vom 24.11.2010, Az. 9 A 13.09, BVerwGE 138, 226).

Objektiv betrachtet gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich ungelöst bleiben. Dies gilt insbesondere für die Vereinbarkeit des Gesamtvorhabens "vierspüriger Ausbau mit teilweiser Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz" mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Der Ausbau und die Verlegung der B 173 im Vorhabenbereich hat selbst für den Fall des Scheiterns des Gesamtprojekts eigenständige Verkehrsfunktion. Zum einen wird die bereits unter Verkehr stehende vierstreifige Umgehung von Lichtenfels im 3. Bauabschnitt ebenso vierstreifig unter Umgehung der bisherigen Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt a.Main fortgesetzt und die vierstreifige B 173 am östlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes an den Bestand der bestehenden (zweistreifigen) B 173 und der B 289 angeschlossen. Im westlichen Bereich endet der Planfeststellungsabschnitt nach der neuen Anschlussstelle von Michelau am derzeitigen Bestand der B 173 im Bereich des Krappenberges. Der Bereich zwischen der AS Lichtenfels-Ost und der AS Michelau soll gemäß den Vorgaben des Bedarfsplans durch einen vierstreifigen Ausbau der Bestandsstrecke der B 173 im Rahmen des noch ausstehenden 2. Bauabschnittes erfolgen.

Aufgrund der schon bestehenden hohen Verkehrsbelastung der B 173 im Vorhabenbereich wird durch den Ausbau und die Verlegung der B 173 unter Ausschaltung der bisherigen Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt a.Main eine spürbare Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erreicht. Der planfestgestellte Ausbau- und Verlegungsabschnitt der B 173 hat für sich gesehen eine eigene Verkehrswirksamkeit, da er allseitig an das bestehende Verkehrsnetz (Bestandsstrecken der B 173 bzw. B 289) angebunden ist, so dass auch bei einem Scheitern des im westlichen Anschluss geplanten Lückenschlusses im Zuge des Bauabschnittes 2 nicht die Entstehung eines sog. "Planungstorsos" zu befürchten ist.

### 3.4.2 Planungsziele

#### 3.4.2.1 Bedeutung der B 173 und Zielsetzungen des vorgesehenen Ausbaus

Das beantragte Straßenbauvorhaben ist erforderlich, um den vorhandenen und auch den künftig zu erwartenden Verkehr auf der B 173 unter gleichzeitiger Ausschaltung der derzeit noch bestehenden Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt a.Main sicher und reibungslos zu gestalten und abwickeln zu können.

Der geplante zweibahnig vierstreifige Ausbau bzw. die Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz dient der Verbesserung der zur Zeit unzureichenden Anbindung des Raumes Kronach/Kulmbach an das leistungsfähige Bundesfernstraßennetz und bewirkt durch die Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt insbesondere eine erhebliche Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse.

Weiterhin dient das Vorhaben auch der verbesserten Anbindung der angrenzenden Gebiete Südostthüringens an das leistungsfähige Fernstraßennetz in südlicher Richtung.

Die B 173 hat dabei eine große Bedeutung sowohl für den Nord-Süd-Verkehr Kronach-Lichtenfels-A 73 (Bamberg) als auch (in Verbindung mit der BAB A 73 Lichtenfels-Coburg-Erfurt) für den Ost-West-Verkehr Kronach/Kulmbach-Lichtenfels-Coburg.

Die B 173 verläuft im hier behandelten Abschnitt entlang einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Im Regionalplan Oberfranken-West (4) wird der durchgehende zweibahnige Ausbau der Verbindung Lichtenfels-Kronach als vorrangig und aus regionalplanerischer Sicht als eigenes Ziel besonders herausgestellt (B V, Ziffer 1.4.1).

Im bis vor kurzem noch geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen war sowohl der 2. Bauabschnitt als auch der 3. Bauabschnitt des zweibahnig vierstreifigen Ausbaus bzw. der Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz im "Vordringlichen Bedarf" enthalten. Nach der aktuellen Fortschreibung des Bedarfsplanes -Bundesverkehrswegeplan 2030- ist das Gesamtprojekt Ausbau und Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels (A 73) und Zettlitz (B 289) wiederum als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs enthalten (BVWP-2030 BY Nr. 315).

Die Baulänge der verlegten B 173 beträgt 8,0 km zwischen Bau-km 5+600 und Bau-km 13+600. Das in früheren Planungen, so auch in der vom BVerwG als rechtswidrig erklärten Planfeststellung vom 13.07.2000 für die sog. "Bahntrasse" bei Zettlitz geplante Bauende wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Herstellung einer verkehrsgerechten Verknüpfung mit der B 289 im Zuge einer höhenfreien Anschlussstelle nach Norden bis

Redwitz verschoben. Die B 173 soll im vorliegenden Abschnitt wegen ihrer großen Verkehrsbedeutung für die Region Oberfranken-West zweibahnig mit vier Fahrstreifen gebaut und als Kraftfahrstraße betrieben werden.

Wesentlicher Bestandteil der Planung ist der Umbau der bestehenden höhengleichen Einmündung der Kreisstraße LIF 13 in eine höhenfreie Anschlussstelle bei Bau-km 6+092 und die Anbindung an die B 289 bei Horb mit dem Neubau einer höhenfreien Anschlussstelle. Nördlich der neuen Anschlussstelle mit der B 289 endet der zweibahnige Ausbau und die B 173 neu wird auf die Trasse der vorhandenen Bundesstraße geführt. Bei Bau-km 13+321 wird die St 2208 angebunden. Mit dem Umbau dieses Knotenpunktes wird auch eine Verbindung zur alten B 173 Richtung Zettlitz geschaffen, die für den nicht kraftfahrstraßentauglichen Verkehr notwendig ist.

Bedingt durch den sensiblen Trassenbereich wird dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen entsprechend der zweibahnige Regelquerschnitt RQ21 gewählt.

Durch die Wahl eines Querschnittes ohne Standstreifen und mit einer Mittelstreifenbreite von 2,50 m wird u.a. der unvermeidliche Eingriff in die bestehenden europäischen Schutzgebiete minimiert. Dieser Querschnitt RQ21 beinhaltet zwei 7,75 m breite Fahrbahnen für jede Richtung und einen 2,50 m breiten Mittelstreifen.

#### 3.4.2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Die B 173 ist eine der wichtigsten oberfränkischen Verkehrsachsen mit hoher verkehrlicher und gebietsstruktureller Bedeutung.

Der im Planfeststellungsbereich vorhandene einbahnige Streckenabschnitt mit 8,50 m Fahrbahnbreite sowie den Ortsdurchfahrten Trieb (Länge 450 m) und Hochstadt (Länge 980 m) wird dieser Bedeutung nicht mehr gerecht. Seine Leistungsfähigkeit ist ausgeschöpft bzw. überschritten. Der hohe Anteil an Schwerverkehr und die für die hohe Verkehrsbelastung nicht ausreichenden Überholmöglichkeiten sowie die beiden Ortsdurchfahrten führen zu einer sehr schleppenden, kolonnenartigen Verkehrsabwicklung.

Dies hat auch erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, was sich u.a. anhand des Unfallgeschehens belegen lässt. Im Hinblick auf die Unfallsituation in den Jahren 2003 bis 2005 zwischen der Einmündung der Kreisstraße LIF 13 und der Einmündung der St 2208 bei Redwitz liegt an der Einmündung der LIF 13 in die B 173 eine Unfallhäufungsstelle. Als Unfallhäufungsstelle außerorts werden unfallauffällige Bereiche bezeichnet, bei denen sich auf einer Länge von 1.000 m in drei Jahren mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden ereignet haben. Die Auswertung der Jahre 2000 bis 2003 weist an dieser Stelle bereits eine Unfallhäufungsstelle aus.

Im Zeitraum von 2000 bis 2002 ist der Streckenabschnitt zwischen Zettlitz und Redwitz ebenfalls auffällig und als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen.

Die Erhebung der Unfallsituation für die Jahre 2000 bis 2007 zwischen der AS Michelau und dem Bauende bei Redwitz hat Folgendes ergeben:

Zahl der Unfälle	244
Zahl der Verkehrstoten	2
Zahl der Schwerverletzten	19
Zahl der Leichtverletzten	120
Zahl der Unfälle mit Personenschaden	141

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich eine Unfallrate -UR- mit Personenschaden -P- (Unfälle pro 1 Mio. Kfz-Kilometer) von 0,37 (B 173 im Planungsbereich), während die durchschnittliche Unfallrate im bayerischen Durchschnitt auf Bundesstraßen in den Jahren zwischen 2005 und 2007 bei 0,28 gelegen hat. Die Unfallrate ist damit überdurchschnittlich hoch. Durch die geplante zweibahnige Verlegung kann mit einer deutlichen Abnahme der Unfallrate gerechnet werden. So betrug beispielsweise der bayerische Durchschnitt der Unfallrate auf Autobahnen im Jahre 2007 nur etwa 0,10 Unfälle mit Personenschaden pro 1 Mio. Kfz-km. Von besonderer Bedeutung ist dazu der infolge der deutlichen Verkehrsentlastung in den Ortsdurchfahrten Trieb und Hochstadt zu erwartende erhebliche Rückgang der Unfallzahlen und der Gefährdungen innerorts.

Die bauliche Richtungstrennung der beiden vorgesehenen zweistreifigen Fahrbahnen bewirkt hinsichtlich des Verkehrsablaufes eine Qualitätsverbesserung und eine größere Verkehrssicherheit. Bei zweibahnigen Straßen mit planfreien Knotenpunkten kann davon ausgegangen werden, dass die auf die Fahrleistung bezogene Anzahl an Getöteten nur halb so groß ist wie bei Streckenabschnitten zweistreifiger Straßen. Eine Ortsumfahrung von Trieb und Hochstadt mit einer lediglich zwei- oder dreispurigen Neubautrasse würde eine derartige Senkung der Unfallrate nicht leisten können.

Unter Berücksichtigung der erstellten Verkehrsprognose und des ökologisch wertvollen Planungsraumes wurde der Mindeststandard RQ21 ohne Standstreifen gewählt. Dieser entspricht auch aufgrund des hohen Lkw-Anteils den technischen Regelwerken für die Bemessung von Bundesfernstraßen.

## 3.4.2.3 Verkehrsentwicklung

Ein wichtiges Argument für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse liefert auch die Verkehrsentwicklung auf der B 173 (und der Kreisstraße LIF 13, die im Planfeststellungsabschnitt mit der B 173 verknüpft ist).

Auf der B 173 wurden bei der Zählstelle Zettlitz-West (Nr. 5833 9571) bei Strkm 43,6 folgende Verkehrsmengen (in Kfz/24 h) gezählt:

5833 9571	1985	1990	1995	2000	2005	2010	
<b>DTV gesamt</b>	<b>9.111</b>	<b>13.113</b>	<b>14.317</b>	<b>14.183</b>	<b>13.357</b>	<b>13.644</b>	<b>Kfz/24h</b>
DTV PV	7.762	11.100	12.349	12.321	10.652	11.602	Kfz/24h
DTV GV	1.379	2.013	1.968	1.862	2.705	2.042	Kfz/24h
DTV SV	993	1.643	1.752	1.653	1.877	1.566	Kfz/24h

DTV gesamt = Durchschnittlich täglicher Verkehr aller Verkehrsarten  
 DTV PV = Durchschnittlich täglicher Personenverkehr  
 DTV GV = Durchschnittlich täglicher Güterverkehr  
 DTV SV = Durchschnittlich täglicher Schwerverkehr

Die Überlastung des heutigen Straßenquerschnittes spiegelt sich in den vorhandenen Verkehrsverhältnissen wieder, wo es zu ständiger Kolonnenbildung und damit einhergehend zu niedrigen Reisegeschwindigkeiten kommt. Aufgrund der hohen Verkehrsfrequenz sind auch nahezu keine Überholmöglichkeiten gegeben.

Eine weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit der bestehenden B 173 stellen die Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt sowie die höhengleiche, mit einer Lichtsignalanlage ausgestattete Einmündung der Kreisstraße LIF 13 bei Bau-km 5+715 und die lichtsignalgesteuerte Kreuzung der B 173 mit der B 289 und der St 2191 bei Zettlitz dar. Die Leistungsfähigkeit der Einmündung ist wegen der langen Räumstrecken insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten bei weitem überschritten, so dass erhebliche Stauungen sowohl auf der B 173 als auch auf der Kreisstraße LIF 13 die Folge sind.

Bei einem Verzicht auf einen Ausbau wären -wie bislang- weiterhin eine ständige Kolonnenbildung, niedrige Reisegeschwindigkeiten und fehlende Überholmöglichkeiten die Folge. Aufgrund des hohen Güterverkehrsanteils von bis zu 15 % des Gesamtverkehrsaufkommens (der damit doppelt so hoch liegt wie der bayerische Durchschnitt auf Bundesstraßen) ist festzustellen, dass der vorhandene einbahnige Streckenabschnitt der B 173 mit dieser Verkehrsbelastung bei einer vorhandenen Fahrbahnbreite von 8,50 m sowie den beiden Ortsdurchfahrten von Trieb (Länge 450 m) und Hochstadt (Länge 980 m) eindeutig überlastet ist.



Der vorhandene durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2010 liegt deutlich über den durchschnittlichen Belastungen von Bundesstraßen in Bayern mit 9.640 Kfz/24 h. Besonders der Schwerverkehrsanteil liegt mit 1.566 Fahrzeugen weit über der durchschnittlichen Belastung mit 878 Fahrzeugen und beträgt somit mindestens 15 % der gesamten Verkehrsbelastung. Um die Verkehrsentwicklung abschätzen zu können, wurde ein Verkehrsgutachten erstellt und in den Jahren 2003 und 2007 jeweils aktualisiert (siehe Planunterlage 1 Anlage 2). Die B 173 neu wird demnach im Jahr 2025 mit einem durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommen von 17.300 Kfz/24 h belastet. Die Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt erfahren dabei eine Verkehrsentslastung von 13.700 Kfz/24 h bzw. 14.400 Kfz/24 h; dies entspricht einer Entlastung um zwischen 75 % und 82 %.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist durch die stetige Linienführung, dem zweibahnigen Querschnitt, der Umgehung der Ortschaften Trieb und Hochstadt und durch die Beseitigung der unfallträchtigen höhengleichen Einmündung mit Lichtzeichenanlage eine wesentliche Verbesserung der Unfallsituation zu erwarten.

Nur durch die geplante zweibahnige Verlegung kann zum einen eine der Straßenkategorie entsprechende Verkehrsqualität und zum anderen eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt erreicht werden.

#### 3.4.2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die bestehende B 173 verläuft im Bereich des Planfeststellungsabschnittes auf einer Länge von 1,43 km (das sind ca. 25 % der Gesamtstrecke zwischen Michelau und Zettlitz) durch die Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt. Die Verkehrsbelastung gemäß der Verkehrserhebung im Jahr 2003 beträgt in Trieb rd. 16.300 Kfz/24 h und in Hochstadt rd. 17.100 Kfz/24 h. Dabei werden die bebauten Bereiche erheblich durch Lärm- und Luftschadstoffeinwirkungen beeinträchtigt. An den an die B 173 angrenzenden Wohngebäuden werden - bezogen auf die Verkehrsbelastung 2003- Lärmimmissionspegel von bis zu rd. 75 dB(A) tags und rd. 69 dB(A) nachts erreicht und damit die für eine Lärmsanierung geltenden Grenzwerte von derzeit 70 dB(A) tags und rd. 60 dB(A) nachts bereits erheblich überschritten. Der innerörtliche Fußgänger- und Kfz-Verkehr wird stark beeinträchtigt. Eine Überquerung der Fahrbahn außerhalb der bestehenden Fußgängerlichtzeichenanlagen ist -jedenfalls in den Hauptverkehrszeiten- kaum möglich, ebenso schwierig gestaltet sich ein Linkseinbiegen aus den Ortsstraßen in die B 173. Eine Nutzung der Straße zu Aufenthaltszwecken bzw. als dörflicher Mittelpunkt ist nicht denkbar. Eine Verringerung dieser Belastungen für die Einwohner von Trieb und Hochstadt ist daher unumgänglich.

Durch die Verlegung der B 173 und der damit verbundenen Verlagerung des Durchgangsverkehrs ist -bezogen auf das Jahr 2025- mit einer erheblichen Abnahme des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten von Trieb von für das Jahr 2025 prognostizierten 19.200 Kfz/24 h auf rd. 4.800 Kfz/24 h und in Hochstadt von prognostizierten 17.100 Kfz/24 h auf rd. 3.300 Kfz/24 h zu rechnen, was einer Abnahme von rd. 75 - 82 % entspricht. Verbunden damit ist eine spürbare Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation und der Verkehrssicherheit des innerörtlichen Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs.

Schon allein diese Entlastungswirkung für die Bevölkerung von Trieb und Hochstadt ist mit hoher Wertigkeit in die Gesamtabwägung hinsichtlich der Verlegung der B 173 auf der beantragten Trasse einzustellen.

#### 3.4.2.5 Projektalternativen zur Erreichung der Planungsziele - Nullvariante

Gleichermaßen geeignete Alternativen zur Erreichung vorgenannter Planungsziele sind nicht erkennbar. Der ersatzlose Verzicht auf die Maßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Alternative, da dadurch dem Planungsziel "Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der B 173" nicht Genüge getan wird.

Diese Alternative wird gemeinhin als sog. "Nullvariante" bezeichnet und bezeichnet die - meist theoretische - Variante, bei der ein Projekt oder ein gefasster Plan nicht umgesetzt wird und dabei die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abgeschätzt werden.

Im konkreten Fall würde dies bedeuten, dass die B 173 auf der bestehenden Trasse durch die Ortschaften Trieb und Hochstadt verbleiben würde und der Verkehr weiterhin eine hohe Belastung für die dort lebenden Menschen mit sich brächte, mit allen vorstehend bereits geschilderten Unzulänglichkeiten und Beeinträchtigungen der Belange der Gesundheit und der (Verkehrs-)Sicherheit.

Die Erhebung der Unfallsituation zwischen der geplanten AS Michelau und dem Bauende bei Redwitz ergab - wie bereits ausgeführt - für die Jahre 2000 bis 2007 eine überdurchschnittlich hohe Unfallrate. Bei einer zweibahnigen Verlegung kann dagegen mit einer deutlichen Abnahme der Unfallrate gerechnet werden. Von besonderer Bedeutung ist hier die deutliche Verkehrsentslastung in den Ortschaften Trieb und Hochstadt, die zwischen 75 und 82 % liegt.

Ein Ausbau der bereits großzügig bemessenen Ortsdurchfahrten ist aufgrund dieser Verkehrsbelastung mit hohem Schwerverkehrsanteil nicht zielführend. Die geschilderten erheblichen Mängel hinsichtlich Verkehrsabwicklung und Beeinträchtigung der Menschen in den Ortschaften Trieb und Hochstadt

lassen sich durch die Nullvariante nicht beheben. Die Nullvariante entspricht im Weiteren auch nicht den gesetzlichen Vorgaben nach Maßgabe des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005. Der 3. Bauabschnitt "Michelau-Zettlitz" des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz war - wie bereits ausgeführt - im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 in der Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 -wie auch schon vorher- als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Mit der Aufnahme dieses Straßenbauvorhabens in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen steht somit per Gesetzeswirkung fest, dass das beantragte Projekt den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG entspricht. Auch im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist diese Straßenbaumaßnahme weiterhin als Maßnahme des vordringlichen Bedarfes vorgesehen.

Aus den vorstehenden Gründen wird die Nullvariante als nicht zielführend von der detaillierten Untersuchung als realistische Planungsvariante ausgeschieden.

Im Übrigen spielen im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung evtl. Trassenvarianten zunächst keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C.3.5.2 der Gründe wird insoweit verwiesen.

#### 3.4.2.6 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr auf der B 173 sicher und reibungslos zu bewältigen. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz notwendigen Folgemaßnahmen mit ein. Der Ausbau und die Verlegung der B 173 entsprechen somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und sind aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist indes auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen.

Bei alternativen Verkehrskonzepten, wie der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau des Schienennetzes mit Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, geht es vorrangig um Verkehrspolitik. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 des GG) zu beachten. Eine verkehrsträgerübergreifende

Alternativenprüfung kann somit auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

### 3.4.3 Behandlung der grundsätzlichen Einwendungen zur Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Straßenneubaumaßnahme sowie gleichlautende Einwendungen mehrerer Einwender

Im Anhörungsverfahren wurden von einer Vielzahl von Beteiligten (insbesondere von anerkannten Naturschutzverbänden, von der Gemeinde Hochstadt und von vielen privaten Betroffenen, die sich zum Teil auch in örtlichen Bürgerinitiativen organisiert haben) Einwendungen erhoben, die zum Teil die Notwendigkeit bzw. Planrechtfertigung des vierstreifigen Ausbaus und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz mit vielerlei Argumenten insgesamt in Frage stellten. Teilweise wurde auch Kritik am durchgeführten Verfahren geäußert. Diese Einwendungen, die sich insoweit grundsätzlich mit dem Vorhaben und dessen beabsichtigter Verwirklichung auseinandersetzen und auch zum großen Teil losgelöst von einer unmittelbaren (Grundstücks-)Betroffenheit oder aber auch in Verbindung mit einer (Immissions-)Betroffenheit artikuliert wurden, werden insgesamt zurückgewiesen.

Zu diesen Einwendungen wird - ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen unter Ziffern C.3.4 sowie C.3.5.1 bis C.3.5.3 der Gründe (hinsichtlich der Linienführung und des Ausbaustandards der neuen Straßenverbindung), in denen die Planfeststellungsbehörde - abgesehen von der bereits gesetzlich fixierten Planrechtfertigung des vierstreifigen Ausbaus und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz - die Notwendigkeit bzw. die Erforderlichkeit des beabsichtigten Straßenbaus im öffentlichen Interesse bejaht hat, von der Planfeststellungsbehörde Folgendes ausgeführt:

#### 3.4.3.1 Einwendungen mit politischem bzw. grundrechtlichem Bezug

Die Einwendungen vieler privater Betroffener, die - sei es als Eigentümer oder auch als Mieter - in der Nähe der künftigen Ausbau- und Verlegungsstrecke der B 173 neu wohnen und die durch die von der Neubautrasse herrührenden Lärm- und Immissionsbeeinträchtigungen eine Beeinträchtigung ihres Eigentums durch die eintretende Wertminderung bzw. einen Eingriff in die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit geltend gemacht haben, werden zurückgewiesen.

Desgleichen auch die geltend gemachten Eingriffe in das Recht der freien Entfaltung der Persönlichkeit durch die Einschränkung der bisherigen Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten im Bereich der künftigen Verlegungsstrecke der B 173. Die im Umfeld der Neubautrasse der B 173 gelegenen Naherholungsgebiete werden künftig durch das neu geordnete öffentliche Feld- und Waldwegenetz sowie die diesbezüglich neu

vorgesehenen Querungsbauwerke zum Zwecke der Naherholung weiter fußläufig erreichbar sein, wobei allerdings im Einzelfall zumutbare Umwege zu bewältigen sein werden, weil nicht das gesamte bestehende Wegenetz in Nord-Süd-Richtung infolge des Baus der Verlegungsstrecke der B 173 neu wieder hergestellt wird, sondern vereinzelt mehrere Querungsmöglichkeiten zu einer neuen einheitlichen Querungsmöglichkeit zusammengefasst werden.

Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung von einzelnen Flächen für die Erholung besteht insoweit nicht. Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG gewährt lediglich das aus der Bayerischen Verfassung abgeleitete Recht auf Naturgenuss und Erholung generell nur "in freier Natur".

Soweit bisher ausgeübte Freizeitaktivitäten in bebauten Bereichen stattfinden, genießen sie den jeweiligen Schutz des ausgewiesenen Nutzungsgebietes. Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der Trasse besteht hingegen kein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten. Dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzwürdigkeit der davon betroffenen Grundstücke hinzunehmen. Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung gerade dieser Flächen für Naherholungs- oder Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Auch hier gilt der Grundsatz, dass Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG lediglich das Recht auf Naturgenuss und Erholung generell nur "in der freien Natur" gewährt.

Es ist dem Einzelnen durchaus zuzumuten, sofern er sich durch Lärm und Abgase unzumutbar gestört fühlt oder aber Gesundheitsbeeinträchtigungen befürchtet, andernorts spazieren zu gehen, Rad zu fahren oder sonstige Freizeitbetätigungen zu unternehmen; er muss dies nicht gerade im Einwirkungsbereich der künftigen Verlegungsstrecke der B 173 neu tun. Im Übrigen werden aber die Emissionsbelastungen durch die neue Straßenführung sowohl aus lärmschutzrechtlicher wie auch als abgasrechtlicher Sicht in einer Größenordnung liegen, die keine Gesundheitsbeeinträchtigungen für Erholungssuchende erwarten lässt.

Das Verlangen vieler Einwendungsführer, dass zu ihren Gunsten im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch wegen der Wertminderung der Grundstücke bzw. der Mietwertminderung der darauf stehenden Gebäude, der Minderung des Nutzungswertes, der Gesundheit und sonstiger verbleibender Beeinträchtigungen in Folge der von der Neubaustrecke der B 173 ausgehenden Lärmbelastung und der von ihr hervorgerufenen sonstigen verkehrsbedingten Immissionen sowie für die durch die Trasse einschließlich der technischen Bauwerke verursachten optischen Beeinträchtigungen festzusetzen sei, wird zurückgewiesen. Die Voraussetzungen eines Zahlungsanspruches gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG liegen nicht vor, soweit dieser Anspruch nicht ohnehin durch § 42 Abs. 1 BImSchG ausgeschlossen ist. Nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene

Entschädigung in Geld, wenn Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Stets ist allerdings Voraussetzung, dass sich technisch reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen.

Wie unter Teil C.3.5.4.1 der Gründe noch ausführlich dargestellt ist, werden für die im Einwirkungsbereich der künftigen Verlegungsstrecke der B 173 gelegenen Wohngebiete die geltenden Immissionsgrenzwerte im gesamten Trassenbereich nicht überschritten. Ein Anspruch auf aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen ist bei keinem Anwesen im Einwirkungsbereich der Neubautrasse der B 173 gegeben.

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer sind die durch Verkehrsgeräusche und straßenverkehrsbedingte Luftverunreinigungen verursachten Nachteile in ihren Wirkungen sowie sonstige durch die Trassenführung hervorgerufene Beeinträchtigungen weder als faktischer Entzug des Eigentums oder als Verhinderung der üblichen Wohnnutzung zu betrachten, noch sind gesundheitsschädliche Lärm- und sonstige Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es löst keinen Anspruch auf Entschädigung aus, wenn die auf die Grundstücke der Einwendungsführer einwirkenden Beeinträchtigungen diese zwar möglicherweise im Wert mindern, die Nutzung als Wohngrundstück als solche aber nicht aufheben. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslöst. Die genannte Vorschrift ist keine allgemeine Billigkeitsentscheidung. Da der (Verkehrs-)Wert eines Grundstücks nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks ist und von zahlreichen -auch planungsunabhängigen- Faktoren abhängt, stellt eine Grundstückswertminderung grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsposten dar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG enthält damit keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Bloße Veränderungen der Grundstückslage sind hingegen Ausdruck der Situationsgebundenheit und -bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Art. 14 Abs. 1 GG gewährleistet nicht jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung und schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Die Einwendungsführer sind diesbezüglich dem Irrtum befangen, dass eine Wertminderung, die einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig zu sein habe. Dies schließt nicht aus, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der einander widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange die Wertminderung bedacht hat, die der Ausbau und die Verlegung der B 173 im Planfeststellungsabschnitt bei den betroffenen Grundstücken möglicherweise auszulösen vermag. Aber das hindert nicht, diese Bedenken durch gegenläufige öffentliche Belange zu überwinden, ohne dass dies gleichzeitig

eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründet. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegt, welche durch die Verkehrslärmschutzverordnung (= 16. BImSchV) festgesetzt sind.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein Grundstücksbetroffener oder überhaupt ein Betroffener gegen eine durch den Bau bzw. durch das Heranrücken einer Straße hervorgerufene Beeinträchtigung bzw. vor sonstigen nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nur insoweit geschützt ist, als dagegen normierte Abwehr- oder Schutzansprüche bestehen.

Regelungen zum Schutz von Menschen vor schädlichen Umweltauswirkungen sind im Bundesimmissionsschutzgesetz getroffen. Gemäß § 2 BImSchG gelten für den Bau von Verkehrswegen §§ 41 bis 43 BImSchG sowie die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Verordnungen.

Gemäß § 41 BImSchG bestehen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Schutzansprüche unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG. Nur bei einer Überschreitung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte besteht dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorge. Vorliegend sind jedoch die maßgeblichen Grenzwerte des § 41 BImSchG und der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Verordnungen weder beim Lärm noch bei den sonstigen Auswirkungen überschritten. Damit waren in diesem Verfahren für den Bereich des gesamten Planfeststellungsabschnittes weder gesonderte Lärmschutzmaßnahmen noch Maßnahmen zum Schutz vor sonstigen Immissionsbelastungen zu treffen.

Nachdem diesbezüglich keine Anspruchsgrundlagen erfüllt sind, kann für die vorgesehene Straßenbaumaßnahme auch davon ausgegangen werden, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen durch den Bau der Verlegungsstrecke der B 173 neu nicht zu erwarten sind.

Die sich hiernach allenfalls einstellenden zumutbaren Belastungen durch Verkehrslärm und Abgase halten sich im Ergebnis in dem Rahmen, der nach dem Grundsatz der Sozialpflicht des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 2 GG vorgegeben ist.

Für unbebaute oder unbeplante Flächen entlang der neuen Verlegungsstrecke der B 173 besteht ebenfalls kein Anspruch auf (Immissions-)Schutzmaßnahmen. In diesen Bereichen können zwar höhere Lärmwerte oder auch geringfügig stärkere Luftschadstoffbelastungen auftreten; dies ist jedoch mangels planungsrechtlich relevanter Schutzbedürftigkeit der Grundstücke von den Eigentümern bzw. Nutzern dieser Grundstücke hinzunehmen.

Ein Anspruch der Allgemeinheit auf Nutzung bestimmter unbepannter bzw. ungeschützter Flächen für Naherholungs- und Freizeitaktivitäten besteht insoweit nicht. Die Möglichkeit zur Ausübung der Freizeitaktivitäten wird durch den Bau und die Verlegung der B 173 im Planfeststellungsabschnitt nicht wesentlich nachteilig verändert.

Viele Einwender ziehen die Notwendigkeit des beantragten Straßenneubaus im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel. Insbesondere in Zeiten steigender Energiepreise und sinkender Ölvorkommen müsse die Abkehr vom Autoverkehr und nicht seine weitere Förderung angestrebt werden. Die Abhängigkeit Deutschlands von Ölimporten sei gesamtwirtschaftlich gefährlich und könne in Zukunft neue Wirtschaftskrisen verursachen. Stattdessen sollten alternative Verkehrskonzepte einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und ein verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefördert werden. Diese Einwände betreffen nicht unmittelbar das gegenständliche Planfeststellungsverfahren; bei ihnen geht es vorrangig um grundsätzliche Fragen der Verkehrspolitik, die nicht im Rahmen dieses Verfahrens, sondern in den demokratisch legitimierten Gremien des Bundes und der Länder zu entscheiden sind.

#### 3.4.3.2 Gewählte Südtrasse als nachteiligste Alternative

In vielen Einwendungen von betroffenen Landwirten und u.a. auch des Bayer. Bauernverbandes oder der betroffenen Gemeinden wurde die beantragte Trassenführung als die schlechteste Variante bezeichnet, da sie von allen Varianten die besten landwirtschaftlichen Flächen beansprucht und zusätzlich flurbereinigte Flächen durchschneidet.

Diese Einwendungen greifen im vorliegenden Fall nicht durch.

Es ist dem Planungsträger bewusst, dass hier teilweise sehr gute Böden beansprucht und Flächen durchschnitten werden. Die von der Landwirtschaft befürwortete sog. "Bahntrasse" (entspricht weitgehend der Variante Nord) wurde gemeinsam mit den beiden anderen Varianten Mitte und Süd untersucht und ergebnisoffen geprüft. Neben den Belangen der Landwirtschaft und anderen Gesichtspunkten waren aber auch die Beeinträchtigungen des dortigen FFH-Gebietes und des dortigen Vogelschutzgebietes zu prüfen. Nachdem alle Varianten erhebliche Beeinträchtigungen beider Schutzgebiete mit sich bringen, wurde ein Gesamtvergleich aller Varianten und Alternativen in der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung erstellt. Dieser Vergleich ergab, dass die Varianten Nord und Mitte noch erheblich nachteiligere Auswirkungen auf die beiden Schutzgebiete mit sich bringen als die weiter verfolgte Südvariante. Daher wurde im Gesamtvergleich aller Varianten gemäß § 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG die Variante Süd als die verträglichste Lösung vom Vorhabenträger gewählt und der weiteren Planung zugrunde gelegt. Dies ist nach den Ausführungen unter Teil C.3.5.2



zu den untersuchten Planungsvarianten auch zu Recht erfolgt und seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Der Vorhabenträger kann und darf sich nicht an Stimmungsbildern, sondern nur an rechtlichen Vorgaben orientieren. Das Bundesverwaltungsgericht hat dazu in seiner Entscheidung vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15/02, veröffentlicht in NVwZ 2003, S. 485 ff) den seinerzeitigen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 13.07.2000, der den Bau der sog. "Bahntrasse" zum Inhalt hatte, als rechtswidrig eingestuft und den Vollzug dieses Beschlusses außer Kraft gesetzt.

Nach Auffassung des Gerichts widersprach diese Trasse der Europäischen Vogelschutzrichtlinie und dem fachplanerischen Abwägungsgebot, da Trassenalternativen, die das Vogelschutzgebiet umfahren, nicht ausreichend untersucht und ergebnisoffen geprüft wurden. Diese Forderungen wurden im nunmehrigen Verfahren umgesetzt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Variante Süd, d.h. die Planfeststellungsvariante, das FFH-Gebiet und das Vogelschutzgebiet zwar ebenfalls erheblich beeinträchtigt, jedoch im Gesamtvergleich aller Varianten die verträglichste Lösung darstellt. Der Vorhabenträger hat daher unter Berücksichtigung des Minimierungsgebotes diese Variante der weiteren Planung zugrunde gelegt.

Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner vorgenannten Entscheidung den vierstreifigen Ausbau der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz nicht beanstandet. Die geplante Maßnahme entspricht nach wie vor den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes.

Die gewählte Abschnittsbildung entspricht zudem ebenfalls den Anforderungen des Planungsrechts.

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich allerdings inhaltlich rechtfertigen lassen. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzen. Mit dieser rechtlichen Bindung soll u.a. gewährleistet werden, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich - aus welchen Gründen auch immer - die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19.05.1998 Az. 4 A 9.97, BVerwGE 107,1 ff). Diese Kriterien sind hier erfüllt. Der Planfeststellungsabschnitt ist Teil des Gesamtkonzeptes zwischen der Anschlussstelle an die BAB A 73 westlich Lichtenfels und dem Ausbauende bei Redwitz mit der vorhandenen Weiterführung nach Kronach. Durch die

Einbeziehungen der AS Michelau und Horb am Bauanfang und Bauende ist der planfestgestellte Straßenabschnitt verkehrstechnisch auch voll wirksam.

Soweit in Bezug auf die erfolgte Abschnittsbildung vorgetragen wurde, die Weiterführung des zweibahnigen Ausbaus in Richtung Süden (Gaabsweiher) bzw. in Richtung Oberlangenstadt und Küps sei nicht geklärt, sind diese Einwände im vorliegenden Verfahren unbehelflich.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

Der Gesetzgeber hat den vierstreifigen Ausbau der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach in den letzten Bedarfsplänen jeweils fortgeschrieben und somit bekundet, den Ausbau dieser Bundesstraße voranzutreiben:

- Der 1. Bauabschnitt "Ortsumgehung Lichtenfels" des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz wurde bereits gebaut und ist seit dem Jahre 2000 für den Verkehr frei gegeben.
- Der 2. Bauabschnitt "Lichtenfels-Ost-Michelau" des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz war im Bedarfsplan 2004 in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 ebenfalls als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. In der nunmehr aktuellen Fortschreibung des Bedarfsplans (BVWP-2030) ist die Maßnahme weiterhin als vordringlicher Bedarf enthalten.
- Der nun planfestgestellte 3. Bauabschnitt "Michelau-Zettlitz" des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz war ebenfalls im Bedarfsplan 2004 in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. In der nunmehr aktuellen Fortschreibung des Bedarfsplans (BVWP-2030) ist die Maßnahme weiterhin als vordringlicher Bedarf enthalten.
- Der vierstreifige Ausbaubereich zwischen Zettlitz und Oberlangenstadt der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach war im Bedarfsplan 2004 in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 noch als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen. Dieser Abschnitt wurde jedoch im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 nunmehr ebenfalls als Maßnahme in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

- Der vierstreifige Ausbaubereich zwischen Oberlangenstadt und Küps der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach war im Bedarfsplan 2004 noch als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen.
- Der vierstreifige Ausbaubereich zwischen Johannisthal und Kronach der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach ist im Bedarfsplan 2004 in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Der 1. Bauabschnitt davon ist bereits fertig gestellt. Für den 2. Bauabschnitt wurde das hierzu laufende Planfeststellungsverfahren mittlerweile mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 24.05.2016 Nr. 32-4354.20-1/12 abgeschlossen.

Aufgrund der Größe und dem damit zusammenhängenden Kostenvolumen der Gesamtmaßnahme "vierstreifiger Ausbau der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach" war die Teilung in die o.g. Teilabschnitte erforderlich. Die Abschnittsbildung durch Aufteilung der Strecke von Lichtenfels (BAB A 73) bis Zettlitz (3. Bauabschnitt) in den bereits gebauten 1. Bauabschnitt "Ortsumgehung Lichtenfels", den 2. Bauabschnitt "Lichtenfels-Ost-Michelau" und den nunmehr planfestgestellten Abschnitt "Michelau-Zettlitz" ist nicht zu beanstanden. Eine solche planungsrechtliche Abschnittsbildung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Funktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Durch die Abschnittsbildung ergibt sich naturgemäß auch eine zeitliche Staffelung bei der Verwirklichung der jeweiligen Teilprojekte.

Im Übrigen hält der Gesetzgeber, wie oben geschildert, weiterhin am vierstreifigen Gesamtausbau der B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach fest.

Wie erwähnt ist der erste Teilabschnitt der Ortsumgehung Lichtenfels bereits bis zum Netzknoten Lichtenfels-Ost fertig gestellt und unter Verkehr. Dem zweiten Bauabschnitt entlang der Gaabsweiher bis zur nunmehr geplanten AS Michelau stehen keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen, da die Ausbaustrecke im dortigen Bereich bestandnah zwischen der Bahnlinie Lichtenfels-Kronach und dem Uferbereich der Weiher bzw. dem Fuß des Krappenbergs verlaufen wird. Der planfestgestellte Teilabschnitt "Michelau-Zettlitz" bindet bei der AS Michelau an die bestehende B 173 an und trifft unter Entlastung der Ortschaften Trieb und Hochstadt bei Redwitz wieder auf den Bestand der B 173. Auch ein etwaiger Weiterbau in Richtung Kronach ist von dort aus jederzeit möglich, so dass auch insoweit kein Planungstorso zu befürchten ist.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15.02 zur sog. "Bahntrasse") wurde der noch offene 2. Bauabschnitt (im Bereich Gaabsweiher) ebenfalls nicht als unüberwindbares rechtliches

Planungshindernis bezeichnet. In der zur Planung des 3. Bauabschnittes erstellten FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung wurde der 2. Bauabschnitt im Rahmen der Beurteilung abschnittsübergreifender Alternativen ebenfalls geprüft und aus Natura 2000-Sicht auch als umsetzbar beurteilt (siehe Planunterlage 12.7.1 Kap. 3.1).

Die künftig noch folgende Planung für diesen zweiten Bauabschnitt wird deshalb den Schutz des betroffenen Naturschutzgebietes "Gaabsweiher" besonders berücksichtigen (müssen).

#### 3.4.3.3 Fehlende Notwendigkeit aufgrund Verkehrsbelastung

In vielen Einwendungen wurde die Notwendigkeit des vierstreifigen Ausbaues der B 173 im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen auf die BAB A 73 und die B 303 neu bezweifelt sowie die Aussagen des eingeholten Verkehrsgutachters in Frage gestellt.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planrechtfertigung für das vorgesehene Straßenbauvorhaben ist gegeben. Eine Bundesfernstraßenplanung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der mit dem jeweiligen Fachplanungsgesetz verfolgtem Ziel ein Bedürfnis besteht, es also vernünftigerweise geboten ist. Dies ist hier der Fall. Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

Der 3. Bauabschnitt "Michelau-Zettlitz" des zweibahnigen Ausbaus der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz war bereits im Bedarfsplan 2004 in der Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Auch in der nunmehr erfolgten Fortschreibung des Bedarfsplans im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurde dieser 3. Bauabschnitt wieder in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen stellt mit Gesetzeswirkung fest, dass das beantragte Projekt den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG entspricht. Diese Festlegung ist auch für dieses Planfeststellungsverfahren verbindlich (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAG). Etwas anderes könnte sich nur dann ergeben, wenn der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines Ermessens überschritten hätte. Davon ist nur dann auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs unzweifelhaft unsachlich wäre (vgl. BVerwG, NVwZ 1998, 1060). Dies ist hier nicht der Fall.

Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 14.11.2002 zur sog. "Bahntrasse" (Az. 4 A 15/02, NVwZ 2003, 485 ff) festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 13.07.2000 i.d.F. des Ergänzungsbeschlusses vom 16.05.2002, dem die bahnparallele Linienführung der B 173 neu zugrunde lag, rechtswidrig ist, weil er die V-RL und das Abwägungsgebot verletzt. Es hat jedoch die Bedarfsfeststellung als solche nicht in Frage gestellt, sondern als gerechtfertigt angesehen. Im Einzelnen hat das Bundesverwaltungsgericht dabei auf Folgendes hingewiesen:

"Nach § 1 Abs. 2 FStrAG entspricht das Straßenbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des FStrAG - FStrAG - i.d.F der Bekanntmachung vom 15.11.1993 (BGBl I S. 1878) dem Gesetz als Anlage beigefügt ist, als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung erstreckt sich auch auf den vierstreifigen Ausbau. Das Verkehrsgutachten Kurzak kommt in seiner Prognose für das Jahr 2010 für den Nullfall (ohne Ausbau der B 173) auf eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 18.800 Fahrzeugen zwischen Michelau und Trieb (18.200 Fahrzeuge zwischen Trieb und Hochstadt); für die B 173 in diesem Abschnitt wird ein DTV von 18.500 Fahrzeugen prognostiziert. Das rechtfertigt einen vierstreifigen Ausbau."

In der für dieses Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verkehrsuntersuchung vom 20.12.2007 kommt Herr Prof. Dr. Kurzak für das Jahr 2025 für den Prognose-Nullfall (ohne Ausbau der B 173 und ohne Ausbau der Kreisstraße LIF 13, jedoch mit B 303 neu und BAB A 73) auf eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 19.200 Kfz zwischen Michelau und Trieb bzw. von 16.200 bis 17.000 Kfz zwischen Trieb und Hochstadt. Bei Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahme (zweibahniger Ausbau des 3. Bauabschnittes Michelau-Zettlitz, aber ohne Ausbau der Kreisstraße LIF 13) ergeben sich für das Prognosejahr 2025 folgende Belastungen:

- Zwischen Lichtenfels-Ost und der Anbindung der Kreisstraße LIF 13 bei Michelau steigt die werktägliche Belastung der B 173 auf 25.400 Kfz/Tag (mit LIF 13 neu: 26.600 Kfz/Tag).
- Der Neubauabschnitt der B 173 von Michelau bis Zettlitz (Anschluss an die B 289) erhält eine werktägliche Prognosebelastung von 17.300 Kfz/Tag.
- Zwischen der B 289 und Redwitz (Einmündung Staatsstraße St 2208) erhält die B 173 neu eine werktägliche Prognosebelastung von 13.800 Kfz/Tag.

Insbesondere der hohe Güterverkehrsanteil von derzeit rd. 14 % im Abschnitt Michelau-Horb/Zettlitz (bzw. von 15 % nach der Prognosebelastung 2025) und derzeit 15 % im Abschnitt Horb/Zettlitz-Redwitz (bzw. von 17 % nach der Prognosebelastung 2025) rechtfertigt den vierstreifigen Ausbau. Ansonsten wären - wie bislang - ständige Kolonnenbildung, niedrige Reisegeschwindigkeiten und fehlende Überholmöglichkeiten die Folge. Eine Ortsumfahrung von Trieb und Hochstadt ließe sich daher mit einer lediglich zwei- und/oder dreistreifigen Neubautrasse nicht rechtfertigen.

Unter Berücksichtigung der erstellten Verkehrsprognose und des ökologisch wertvollen Planungsraums wurde im vorliegenden Fall -wie bereits ausgeführt- der Mindestquerschnitt RQ21 ohne Standstreifen gewählt. Dieser entspricht unter Berücksichtigung des hohen Lkw-Anteils den technischen Regelwerken für die Bemessung von Bundesfernstraßen.

Das erstellte Verkehrsgutachten geht dabei auf die von vielen Einwendern angesprochenen Straßenverbindungen ein. Des Weiteren hat der Vorhabenträger den Einfluss der Verkehrsfreigabe der BAB A 73 anhand der Daten der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010 untersucht. Im Ergebnis kommt man zu dem Schluss, dass auch nach Inbetriebnahme der BAB A 73 die Prognosen des Verkehrsgutachters durch die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse im Wesentlichen bestätigt werden. Zweifel an den prognostizierten Verkehrszahlen bestehen somit nicht.

Eine neue Aktualisierung des Verkehrsgutachtens bzw. die Einholung eines neuen Verkehrsgutachtens hält die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich nicht für erforderlich.

Was den Einwand der nicht nachvollziehbaren Verkehrszahlen am Zettlitzer Kreuz, insbesondere hinsichtlich der angenommenen Fahrströme auf der Kreisstraße LIF 13 betrifft, so wird dieser ebenfalls als unbegründet zurückgewiesen.

Am sog. "Zettlitzer Kreuz" treffen die B 173 (2 Äste), die B 289 (1 Ast) und die St 2208 (1 Ast) höhengleich aufeinander.

Die angesprochene Kreisstraße LIF 13 mündet in die B 173 bei Michelau ein. Dieser Knotenpunkt liegt jedoch ca. 5 km von dem angesprochenen Knotenpunkt entfernt und hat damit keinen direkten Zusammenhang mit dem "Zettlitzer Kreuz". Somit ist ein Einfluss der Verkehrsmenge auf der LIF 13 auf das sog. "Zettlitzer Kreuz" ausgeschlossen und nicht relevant.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen ist festzustellen, dass die Einstufung des Planfeststellungsabschnittes der B 173 als zweibahnige und vierstreifige Neubaumaßnahme in den vordringlichen Bedarf aus fachlicher Sicht gerechtfertigt ist und somit nicht willkürlich erfolgte.

Die Bindungswirkung des Bedarfes für den vierstreifigen Neu- bzw. Ausbau der B 173 gem. § 1 Abs. 2 FStrG umfasst die Bedarfsfeststellung in diesem Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG und auch ein evtl. sich daran anschließendes Klageverfahren.

Die Forderung, zu überprüfen, ob ein zwei- oder dreistreifiger Ausbau sinnvoller oder auch ausreichend wäre, war somit in diesem Verfahren zurückzuweisen.

Dies hat zur Folge, dass für den vierstreifigen Ausbau die entsprechenden Trassierungsparameter zugrunde zu legen sind, die schon aus Verkehrssicherheitsaspekten eine gestreckte Linienführung mit großzügigeren Mindestradien vorschreiben. Eine Verwirklichung der u.a. vom Bund Naturschutz e.V. vorgeschlagenen "Hörnchenlösung" mit einer "geschwungenen" bzw. "landschaftsangepassteren" Linienführung mit vergleichsweise geringeren Mindestradien bzw. unstetigerem Höhenverlauf war somit wegen der vorzusehenden Vierstreifigkeit nicht realisierbar.

Die sogenannte "Hörnchenlösung" wurde vom Bund Naturschutz bereits 2001 als einbahnige Alternative zur damaligen "Bahntrasse" vorgeschlagen und war wegen ihrer Einbahnigkeit entsprechend "kurviger" und damit "landschaftsangepasster" trassiert. Für die Gewährleistung einer vierstreifigen Straße müsste diese Trassierung an die vorgeschriebenen Trassierungsparameter angepasst werden und insofern wesentlich "gestreckter" verlaufen. Damit würde sie im Bereich östlich von Trieb in weiten Teilen der ebenfalls untersuchten Variante Mitte entsprechen, während sie im Bereich Michelau-Trieb nahe dem Bestand der bestehenden B 173 liegen würde. Im Bereich Hochstadt würde diese Trasse einen der Variante Mitte vergleichbaren Verlauf aufweisen.

Diese sog. "Hörnchenlösung" wurde bei der Planung auch deshalb nicht weiter berücksichtigt, weil sie in Bereiche des Krappenberges einschneiden würde. Dort sind allerdings aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse (Rutschhang) entsprechend den Ergebnissen der eingeholten Bodengutachten Eingriffe soweit als möglich zu unterlassen. Weiter würde diese Linienführung eine Graureiher-Kolonie westlich von Trieb zerstören, daneben ungünstige Trassierungsverhältnisse aufweisen, einen massiven Eingriff in die vorhandene Ortslage und in das Gewerbegebiet von Trieb beinhalten, eine ortsnähere Lage hinsichtlich des Ortsteiles Trieb bzgl. der Lage im Ortsbereich (stärkere Immissionen) aufweisen und den Vorgaben des Bedarfsplanes, der eine zweibahnige Lösung vorsieht, mit ihrer Einbahnigkeit nicht entsprechen. Die angesprochene Variante Mitte wurde, wie die anderen Varianten auch, zunächst weitestmöglich optimiert, um Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu vermindern (z.B. durch Minimierung der Beeinträchtigungen in den FFH-LRT Auwald). Eine weitere Optimierung der Variante Mitte ist aufgrund der erforderlichen Trassierungselemente der B 173 neu jedoch nicht möglich. Die Variante Mitte

wurde wiederum in die Abwägung der Planungsvarianten (siehe hierzu C.3.5.2.1.2 der Gründe) einbezogen und dort als nachteiliger als die Variante Süd beurteilt.

Der Hinweis des Bevollmächtigten der Gemeinde Hochstadt im Erörterungstermin, dass die Regierung von Unterfranken im Zuge des Raumordnungsverfahrens für den geplanten Neubau der B 26 n (Westumfahrung Würzburg) in ihrer landesplanerischen Beurteilung, abweichend vom Bedarfsplan, der einen vierstreifigen Neubau mit beiderseitigen Seitenstreifen – 04 KB – vorsieht, festgelegt hat, dass der Projektträger nochmals zu überprüfen habe, ob für die B 26 n auch eine einbahnige Streckenführung (zwei- bis dreistreifig) die verkehrlichen Zielsetzungen erfüllen kann (Hinweis D I 1 der landesplanerischen Beurteilung vom 15.12.2011), ist im vorliegenden Fall nicht übertragbar.

Zum einen hat der Bedarfsplan gem. § 1 Abs. 2 FStrG erst für das Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG eine Bindungswirkung und nicht bereits für das Raumordnungsverfahren. Andererseits stellt die Regierung von Unterfranken in der landesplanerischen Beurteilung auch nicht die Feststellungen und Maßgaben des Bedarfsplanes in Frage, sondern sie legt dem Planungsträger lediglich nahe, bei einer Fortschreibung des Bedarfsplanes zu überprüfen, ob der Neubau der B 26 n auch in einer anderen Ausführungsart dem Verkehrsbedürfnis genügen könnte. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des Hinweises D I 1 der landesplanerischen Beurteilung. Dieser Vorgabe ist der Planungsträger offensichtlich nachgekommen, denn im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Neubau der B 26 n nur noch als Neubau einer zwei- oder dreistreifigen Bundesstraße vorgesehen.

Ähnliches ist allerdings für die B 173 neu im Planfeststellungsabschnitt ausgeschlossen. Diese Maßnahme war bisher und ist auch im neuen Bedarfsplan (BVWP 2030) weiterhin als zweibahnige vierstreifige Neubaumaßnahme vorgesehen.

In diesem Zusammenhang ist auch festzustellen, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall – im Gegensatz zur Forderung des Bund Naturschutz e.V. – kein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen war.

Für die Maßnahme der Verlegung der B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz wurde im November 1985 ein Raumordnungsverfahren eingeleitet, das mit der damals bahnparallelen Trasse mit landesplanerischer Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 05.08.1988 abgeschlossen wurde. Die Linienbestimmung des Bundesministers für Verkehr gem. § 16 FStrG erfolgte hierfür mit BMV-Schreiben vom 06.08.1991.



Der Planfeststellungsbeschluss für die aus diesem Raumordnungsverfahren entwickelte Ergebnislinie, der damaligen sog. "Bahntrasse" wurde, wie bereits mehrfach ausgeführt, vom BVerwG als rechtswidrig eingestuft und außer Vollzug gesetzt. In der Folgezeit wurden Linienführungen und Trassenvarianten untersucht, die neben den anderen zu berücksichtigenden öffentlichen Belangen auch den strengen Vorgaben des Europäischen Natura 2000-Schutzes gerecht werden. Am Ende dieser Untersuchungen kristallisierte sich die nunmehrige Variante Süd als vorzugswürdige Variante unter Berücksichtigung aller in die Abwägung einzustellenden Belange heraus. Die planfestgestellte Trassenführung entspricht dieser Variante. Insoweit hätte ein neues Raumordnungsverfahren keine neuen oder anderen Erkenntnisse erbracht.

Die Höhere Landesplanungsbehörde (Sachgebiet 24 der Regierung von Oberfranken) hat mit Schreiben vom 26.07.2012 zum beabsichtigten Vorhaben festgestellt, dass aus raumordnerischer Sicht keine weiteren Hinweise bzw. Bemerkungen veranlasst sind.

Die Planung genügt somit auch den Zielen der Raumordnung. Es sind auch sonst keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass das Straßenbauvorhaben den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung widerspricht.

Im Übrigen ist ein Raumordnungsverfahren weder formell noch materiell betrachtet Voraussetzung dafür, dass die Planfeststellung rechtmäßig ist. Wie die landesplanerische Beurteilung hat das Raumordnungsverfahren nur den Charakter einer vorbereitenden, fachgutachterlichen Untersuchung und Bewertung. Insofern hat es nur verwaltungsinterne Bedeutung (BVerwG, Beschluss vom 04.06.2008, Az. 4 BN 12/08, juris Rdnr. 2 m.w.N.). Mithin haben Außenstehende keinen Anspruch auf Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens als gesonderte Verfahrensstufe vor dem oder im Planfeststellungsverfahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001/06, juris Rdnr.29).

Auch unter Berücksichtigung der geltend gemachten demographischen Entwicklung in den Landkreisen Bamberg, Lichtenfels, Kronach und Hof ist keine erneute Einholung eines gesonderten oder aktualisierten Verkehrsgutachtens erforderlich. Die Planrechtfertigung für den zweibahnigen vierstreifigen Ausbau der B 173 wird dadurch nicht beeinflusst. Soweit dabei von Einwendern unter Hinweis auf den sog. "Demographischen Faktor" die Notwendigkeit des Projekts in Frage gestellt wird, ist darauf hinzuweisen, dass mit den aktuellen gesellschaftlichen Veränderungen eine gegenüber früheren Jahren veränderte Verkehrsmittelnutzung einhergeht. Insbesondere ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger fühlen sich heute mobiler und sind dies auch. Der Wunsch, auch im Alter aktiv zu leben und die medizinischen Möglichkeiten körperlicher Beeinträchtigungen in vielen Bereichen zu kompensieren, führt zu anderen Anforderungen an ein verkehrliches Umfeld, wie dies ein vorrangig vom Berufsverkehr geprägtes Umfeld täte.

Während der Anteil der Fahrten im Schul- und Ausbildungsverkehr abnimmt, nimmt der Freizeitverkehr nach wie vor stetig zu. Hinzu kommt, dass auch der Bereich der sonstigen Fahrzwecke, also Fahrten, die keinem unmittelbaren anderen Zweck zugeordnet werden können, weiter steigt. In letzter Gruppe sind auch Fahrten enthalten, die ohne festes Ziel oder Ursache unternommen werden. Jeder Mitbürger legt heute pro Tag durchschnittlich 3,4 Wege mit einer Gesamtstrecke von 39 km zurück. Damit beträgt die mittlere Weglänge mit knapp 12 km rund 300 m mehr als noch im Jahre 2002, bei gleichzeitiger Zunahme der durchschnittlichen zurückgelegten Wegezahl. Die daraus ablesbare Mobilität unterscheidet sich stark in den einzelnen Altersgruppen, wobei die Mobilität der Älteren am deutlichsten zugenommen hat. Unabhängig von der Tatsache, dass das Alter der Bevölkerung auch in Bayern zunimmt, muss zudem festgestellt werden, dass die vorgenannten Veränderungen auf dem heutigen Straßennetz sicherlich nicht zu einer entscheidenden Veränderung des Verkehrs über den Tag oder gar zur Anpassung von wesentlichen Planungsgrundlagen führen werden. Ursächlich ist hier die nach wie vor vorhandene hohe Verkehrsbelastung bzw. die existierende Überlastung des Straßennetzes in den Spitzenzeiten, die vor allem durch den Berufsverkehr hervorgerufen wird.

#### 3.4.3.4 Fehler bei Variantenprüfung, falsche Beurteilung des BVerwG-Urteils vom 14.11.2002

Bezüglich der untersuchten Planungsvarianten wird auf die entsprechenden Ausführungen in der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.2.1.4, C.2.1.6 und C.2.2 verwiesen, die auch entsprechende Betrachtungen über die Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG zu den untersuchten Planvarianten enthält. Die maßgeblichen Gesichtspunkte der Variantenabwägung ergeben sich hauptsächlich aus den nachfolgenden Ausführungen unter C.3.5.2. Hierauf wird verwiesen.

Es ist dabei zutreffend, dass die der Planfeststellung zugrunde liegende sog. Südtrasse gerade auch aus landwirtschaftlicher Sicht erhebliche Nachteile mit sich bringt. So werden zum einen Flächen mit relativ guten Erzeugungsbedingungen durchschnitten. Die Bodenklassen betragen in einem Einzelfall bis zu 60 Bodenpunkte. In mehreren Fällen werden Flächen von über 50 Bodenpunkten in Anspruch genommen. Die Durchschnittswerte liegen zwischen 40 und 50 Bodenpunkten. Hinzu kommt, dass viele Grundstücke im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren vor knapp 20 Jahren unter hohem Einsatz öffentlicher und privater Mittel zu größeren wirtschaftlichen Einheiten zusammengelegt wurden.

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken zur damaligen "Bahntrasse" wurde beklagt und im Urteil des BVerwG vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15/02 in NVwZ 2003, 485 ff) für rechtswidrig erklärt und insoweit außer Vollzug gesetzt. Das Gericht hat dabei festgestellt, dass der

zugrunde liegende Beschluss europäisches Naturschutzrecht verletzt und gegen das fachplanungsrechtliche Abwägungsverbot verstößt.

Ein reines Wiederaufgreifen dieser Bahntrasse ohne die vom Gericht gerügten fehlenden naturschutzfachlichen Untersuchungen und Überprüfungen war somit nicht möglich.

Andere Südvarianten, die von vornherein aus einem überwiegenden Grund offensichtlich auszuschließen wären, oder deren Realisierung keinerlei Aussicht auf Erfolg hätte, waren nach Ansicht des Gerichtes nicht erkennbar. Diese Trassenalternativen sind mithin weiter einer Abwägung zugänglich. Die nunmehrige Vorzugstrasse auf der Grundlage der Variante Süd stand dabei letztlich am Ende als Ergebnis dieses Abwägungsvorgangs.

Die Variante Nord im Zuge der Bahntrasse wurde trotz des Urteils des BVerwG vom 14.11.2002 im Rahmen der Bearbeitung zu den nunmehrigen Planunterlagen vom 30.03.2012 nochmals zusammen mit den Varianten Mitte und Süd ausführlich und ergebnisoffen untersucht. Alle drei Varianten führen durch das bestehende FFH-Gebiet und das bestehende Vogelschutzgebiet, da eine Streckenführung vom Anschluss bei Michelau bis nach Redwitz a.d.Rodach ohne Durchquerung dieser Schutzgebiete nicht möglich ist.

Gemäß den im Jahr 2011 aktualisierten Vogelerhebungen führt die Variante Nord (sog. Bahntrasse) durch sehr wertvolle Bereiche des Vogelschutzgebietes. Es wurden bei allen Varianten Schutzmöglichkeiten für Vögel durch Wände oder Wälle sowie eine Optimierung der technischen Planung zur Minderung der sich ergebenden Auswirkungen berücksichtigt. Jedoch verblieben trotzdem die ermittelten Auswirkungen der Variante Nord (einschließlich Alternativen) auf die geschützten Vögel im Vergleich der Varianten auf dem schlechtesten Niveau.

Der Gesamtvergleich der Varianten Nord, Mitte und Süd (Alternativenprüfung) ergab, dass alle Varianten erhebliche Auswirkungen auf das FFH-Gebiet sowie das Vogelschutzgebiet haben, jedoch die Südvariante insgesamt die geringsten Beeinträchtigungen mit sich bringt. Nach § 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz waren damit die Varianten Nord und Mitte auszuschneiden, und im Ergebnis die Variante Süd zu wählen.

Dabei ist die Entscheidung für die Trasse Süd als verträglichste Trassenvariante nicht ausschließlich wegen ihrer im Vergleich auch geringsten Eingriffe in die bestehenden Natura 2000-Gebiete gefallen, sondern auch im Vergleich und unter Abwägung der durch diese Trasse bedingten Eingriffe in andere Schutzgüter, wie z.B. die Ortsplanung, die Siedlungsentwicklung und auch des Lärm- und sonstigen Immissionsschutzes. Nur hat die Planfeststellungsbehörde die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter als nicht so schwerwiegend und tiefgreifend angesehen und beurteilt, als dass sie als

Ergebnis dieser Abwägung einer anderen Trassenvariante den Vorzug gegeben hätte. Die nachteiligen Auswirkungen auf die vorstehend genannten Schutzgüter wurden von der Planfeststellungsbehörde – unter Berücksichtigung der in der Planung vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen – als zumutbar angesehen.

Dass eine weitere Minimierung der sich ergebenden Eingriffe in die betroffenen Natura 2000-Gebiete zwar technisch möglich wäre, diese dann aber im Ergebnis als unverhältnismäßig zu qualifizieren wären und damit nicht weiter verfolgt wurden, ergibt sich auch aus der Alternativenprüfung (C.3.5.5.1.2.2) im Rahmen der FFH-Ausnahmeprüfung (C.3.5.5.1.2).

Die weiteren Einwendungen vieler Betroffener, dass bei der Entscheidung den naturschutzfachlichen Belangen zu Unrecht der Vorzug eingeräumt wurde und maßgebliche andere Belange, die gegen die planfestgestellte Lösung sprechen, nicht berücksichtigt worden seien, werden ebenfalls zurückgewiesen. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere eine Nichtbeachtung des Bündelungsgebotes, die sich ergebenden nachteiligen Folgen für das Landschaftsbild/Erholung durch die Variante Süd, die Nichtbeachtung der größten Neuversiegelung durch die Variante Süd (Art. 2 BayLplG), die Existenzgefährdung zahlreicher landwirtschaftlicher Betriebe durch die planfestgestellte Trasse, die unzureichende Berücksichtigung bestimmter Arten (genannt wurden der Wachtelkönig und der Weißstorch) im Rahmen der FFH- und Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung sowie das Nichtvorliegen der entsprechenden Voraussetzungen einer Befreiung gem. § 34 Bundesnaturschutzgesetz genannt.

Das BVerwG hat in seinem, in diesem Zusammenhang von vielen Einwendern zitierten Urteil vom 12.03.2008 Az. 9 A 3/06 zur Problematik einer Alternativenprüfung bei Eingriffen in Natura 2000-Gebiete folgende rechtliche Prüfungsreihenfolge vorgegeben:

"Anders als die fachplanerische Alternativenprüfung ist die FFH-rechtliche Alternativenprüfung nicht Teil der planerischen Abwägung. Dem Vorhabenträger ist damit für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt. Der behördliche Alternativenvergleich unterliegt also einer uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle.

Der Begriff der Alternative i.S.d. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL und der einschlägigen Umsetzungsregelung steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alternativlösung setzt voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen. Auslegungsleitend für das Verständnis der vorzugswürdigen Alternative muss die Funktion sein, die das Schutzregime des Art. 4 FFH-RL erfüllt. Eine (Standort- oder Ausführungs-)Alternative ist vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der Habitatrichtlinie

günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen. Berühren sowohl die amtliche Vorzugstrasse als auch die Planungsalternativen FFH-Gebiete, so ist es unzulässig, die Beeinträchtigungspotenziale in dem einen und dem anderen FFH-Gebiet ungesehen gleichzusetzen. Abzustellen ist vielmehr auf die nach Maßgabe der Differenzierungsmerkmale des Art. 6 FFH-FL bestimmten Schwere der Beeinträchtigung. Dabei ist in einer gestuften Prüfung zunächst zu fragen, ob auch im Falle einer Alternativlösung Lebensraumtypen des Anhanges I oder Tierarten des Anhanges II der Habitatrichtlinie erheblich beeinträchtigt werden. In zweiter Hinsicht kommt es darauf an, ob die beeinträchtigten Lebensraumtypen oder Arten prioritär oder nicht prioritär sind."

Diese Prüfungsreihenfolge hat der Vorhabenträger eingehalten.

Dabei ist er zu dem Ergebnis gelangt, dass die gewählte Trassenvariante Süd (= Planfeststellungstrasse) gegenüber allen anderen Varianten vorzuziehen ist, da sie im Vergleich die geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und des Vogelschutzgebietes "Täler vom Oberen Main, Unterer Rodach und Steinach" mit sich bringt. Auf die umfangreichen Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und Teil C.3.5.5.1.2 wird insoweit verwiesen.

Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts im vorgenannten Urteil kann "der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit es darüber hinaus zwar rechtfertigen, selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden. Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf dabei nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen". Auch diesen Ausnahmefall hat der Vorhabenträger gesehen. Bei seiner Verhältnismäßigkeitsprüfung ist er entgegen der Auffassung der privaten Einwander jedoch zum Ergebnis gelangt, dass dem Integritätsinteresse der Natura 2000-Gebiete Vorrang vor anderen öffentlichen und privaten Belangen einzuräumen ist. Mit einer anders gearteten Würdigung hätte er sich in Widerspruch zu dem vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15/03, NVwZ 2003, 485 ff) zuerkannten hohem Stellenwert des Naturschutzes im dortigen Planungsraum gesetzt.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.03.2008 (Az. 9 A 3.06) wird ausgeführt, dass eine Alternative vorzugswürdig ist, wenn sich mit ihr die Planungsziele mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen, was gemäß dem Ergebnis der durchgeführten Ausnahmeprüfung (Planunterlage 12.7) auf die Variante Süd zutrifft. Die Ausführung, dass "selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden" seien, ist hier nicht zutreffend. In der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung ist dargelegt, dass alle Varianten (Nord, Mitte und Süd) weitest möglich optimiert wurden, um

Auswirkungen auf die beiden Natura 2000-Gebiete zu vermeiden oder zu mindern und die Vergleichbarkeit untereinander sicherzustellen. Die Varianten Nord, Mitte und Süd wurden in der Ausnahmeprüfung vom Projektträger als zumutbar im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG eingestuft. Die Variante Süd im gemäß dem Ergebnis der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung die Trasse mit den vergleichsweise geringsten Beeinträchtigungen der beiden Schutzgebiete. Nach den insoweit zwingend zu beachtenden Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) war damit letztlich die Südvariante zu wählen.

Die aus der Rdnr. 172 des o.g. Urteils zitierten "gewichtigen naturschutzexternen Gründe", die zu einem Ausscheiden der Variante Süd aus der Planung führen müssten, sind aus der Sicht des Projektträgers und aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, da die der Planung zugrunde gelegte Variante Süd keine Lärmschutz- bzw. Luftschadstoff-Grenzwerte überschreitet. Gemäß dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen (Planunterlage 11.1) werden die zulässigen Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten und laut Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchungen (Planunterlage 11.2) entstehen keine Überschreitungen von Grenzwerten gemäß der 39. BImSchV.

Zwar ist den Einwendern darin zuzustimmen, dass die gewählte Trassenvariante Süd aus der Sicht des Lärm- und Immissionsschutzes von allen Trassenvarianten die nachteiligste Variante ist und auch bestimmte Einschränkungen für die weitere bauliche Entwicklung, insbesondere der Gemeinde Hochstadt mit den Ortsteilen Wolfsloch und Burgstall mit sich bringt, jedoch waren diese Nachteile - nach erfolgter Eingriffsminimierung - im Ergebnis als zumutbar zu qualifizieren und eine Trassenverschiebung bzw. die Wahl einer gänzlich anderen Trassenführung abzulehnen.

Ein sog. "Bündelungsgebot" war im vorliegenden Fall nicht vorrangig zu berücksichtigen.

Zwar sollen gemäß § 1 Abs. 5 BNatSchG "Verkehrswege ... landschaftsgerecht geführt, gestaltet und so gebündelt werden, dass die Zerschneidung und die Inanspruchnahme der Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden". Daher wurden zur Suche nach einer neuen Trasse der B 173 in einer Umweltverträglichkeitsstudie die drei Varianten Nord, Mitte und Süd untersucht. Die Variante Nord verläuft ab Bauanfang auf längerer Strecke gebündelt mit der Bahnlinie, während die Variante Süd auf kurzer Strecke bei Horb mit der Bahn gebündelt ist.

Bei der Suche nach einer geeigneten Trasse waren neben der Soll-Vorgabe der Bündelung gemäß § 1 Abs. 5 BNatSchG aber auch gemäß § 31 ff BNatSchG die Belange des Schutzes der "Natura 2000-Gebiete" in Form des

FFH- und des Vogelschutz-Gebietes zu berücksichtigen. Es wurden dazu alle Varianten (Nord mit ihren Alternativen, Mitte, Süd) in einer FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung ergebnisoffen untersucht und geprüft. Das Ergebnis dieser Ausnahmeprüfung ist, dass die Variante Nord (sog. Bahntrasse) einschließlich ihrer Alternativen dazu die erheblichsten Auswirkungen auf das FFH-Gebiet sowie das Vogelschutzgebiet hat und daher nach § 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ausgeschieden wurde. Somit kann die Soll-Vorgabe des § 1 Abs. 5 BNatSchG, Verkehrsstrassen zu bündeln, im vorliegenden Fall nicht zum Tragen kommen, da die vorstehend genannten Regelungen nach § 34 BNatSchG insoweit als vorrangig einzustufen waren.

Die Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und Erholung wurden ausführlich in der erstellten Umweltverträglichkeitsstudie sowie in der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. hier Teil C.2.1.4.6) untersucht und behandelt. Bei der Variante Nord entstehen die erheblichsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung nicht im Bündelungsbereich mit der Bahn (Bauanfang bis nordöstlich des Nassanger Weihers), sondern im Querungsbereich der Mainauen nördlich von Hochstadt. Dort verläuft auch der überörtlich bedeutende Mainradweg. Die Trassierung durch die dort weit einsehbare Mainaue würde sowohl bei der Variante Nord als auch bei der Variante Mitte zu sehr erheblichen Beeinträchtigungen von Landschaftsbild und Erholung führen. Die Variante Süd quert dagegen die Mainaue in einem bereits optisch vorbelasteten Bündelungsbereich mit der bestehenden Bahnlinie.

Es ist zutreffend, dass die Variante Süd die größte Neuversiegelung von Böden mit sich bringt. Gemäß den Ergebnissen der erstellten Umweltverträglichkeitsstudie beansprucht die Südvariante wiederum im geringsten Ausmaß ökologisch besonders wertvolle Auenböden. Bei der Suche nach einer geeigneten Trasse waren neben dem Schutzgut Boden auch das bestehende FFH-Gebiet und das bestehende Vogelschutzgebiet zu berücksichtigen. Daher konnte die Trassenwahl nicht maßgeblich an der Bedeutung bzw. an der Beeinträchtigung der landwirtschaftlich genutzten Böden allein ausgerichtet werden. Vielmehr waren auch die oben beschriebenen Regelungen des § 34 BNatSchG zwingend zu beachten.

Die beiden von vielen Einwendern aufgeführten Vogelarten Wachtelkönig und Weißstorch wurden in den erstellten naturschutzfachlichen Unterlagen ausführlich gewürdigt, und zwar in der sog. speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für die gesamte Baustrecke sowie in der Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung und der Vogelschutz-Ausnahmeprüfung für die Baustrecke innerhalb des Natura 2000-Schutzgebietes. Es wurde der Bestand beschrieben, mögliche Beeinträchtigungen und Auswirkungen ermittelt und abschließend auch behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 sowie die Ausführungen unter Teil C.3.5.5.2 wird verwiesen.

Der Wachtelkönig konnte bei allen Bestandserhebungen (in den Jahren 2003, 2006, 2007 und 2011) nicht als Brutvogel nachgewiesen werden. Es ist bekannt (Landratsamt Lichtenfels, LBV-Ortsgruppe Hochstadt), dass regelmäßig rufende Männchen gehört werden, auch im Umfeld von Hochstadt. Bruterfolge sind im Gebiet jedoch nicht bekannt (geworden) und werden aufgrund fehlender Eignung der Auenwiesen als Bruthabitat (zu intensive Nutzung) nicht angenommen. Daher wird keine erhebliche Beeinträchtigung des Wachtelkönigs erwartet.

Der Wachtelkönig wurde auch im Rahmen der FFH-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung als Vogelart A 122 sowie der Weißstorch als Vogelart A 031 untersucht und im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) unter Teil 4.2 der Planunterlage 12.4 behandelt.

Die Nahrungssuche des Weißstorches in den Wiesen um Hochstadt und insbesondere in den Granitzwiesen östlich von Hochstadt sowie die früher erfolgte Aufwertung der Flächen östlich von Hochstadt durch die Anlage von Gräben und Feuchtbereichen sind bekannt. Anlagebedingt wird durch die Trasse der B 173 neu in diese Wiesenflächen östlich von Hochstadt nicht eingegriffen. Die unmittelbar südlich davon geplante Ausgleichsmaßnahme A7, die auch den Retentionsraum R2 beinhaltet, betrifft eine artenarme Wiesenfläche im Hangbereich. Nach dem Bodenaushub, der bis etwa auf das Niveau der nördlich angrenzenden Wiesen erfolgt, ist die Entwicklung einer artenreichen Extensivwiese geplant, die dem Weißstorch als zusätzliche Nahrungsfläche dienen kann.

Baubedingt können für den Storch zeitweise Störungen bei der Nahrungssuche auftreten, die jedoch aufgrund von Ausweichmöglichkeiten und des vorübergehenden Charakters der Bauarbeiten keine erheblichen Auswirkungen haben.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich an dem Futterhabitat des Storches in den Granitzwiesen durch den künftigen Verkehr, der zwischen 150 m und 50 m südlich davon fließen wird. Es wird davon ausgegangen, dass der gegenüber Fahrzeugbewegungen und Verkehrslärm wenig empfindliche Storch die Granitzwiesen in den Bereichen, die mehr als 100 m von der Straße entfernt liegen und im Westteil durch eine Geländekuppel akustisch und optisch abgeschirmt sind, weiterhin als Nahrungshabitat nutzen kann. Aufgrund der West-Ost-ausgerichteten An- und Abflugrichtung des Storches (d.h. zwischen Neststandort und Granitzwiesen) sowie der B 173 im o.g. Abstand wird deshalb von keiner erhöhten Kollisionsgefährdung ausgegangen.

Damit sind artenschutzrechtlich erheblich relevante Beeinträchtigungen des Weißstorches ebenfalls nicht zu erwarten.



In den erstellten Unterlagen zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung (Planunterlagen 12.5, 12.6 und 12.7) sind die erforderlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des vorgesehenen Straßenneubauprojektes dargelegt. Die hierzu erfolgte Überprüfung entspricht den Tatbestandsvoraussetzungen des § 34 BNatSchG zur Erteilung einer Ausnahme gemäß § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG. Diese Prüfung wurde im Rahmen der Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 ordnungsgemäß und vollständig durchgeführt. Nachdem alle Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind, konnte die Ausnahme bzw. Befreiung entsprechend obiger Vorschrift erteilt werden. Die hiergegen von vielen Einwendern erhobenen Einwendungen werden deshalb in ihrer Gesamtheit als unbegründet zurückgewiesen.

#### 3.4.3.5 Aufrechterhaltung bestehender Naherholungsmöglichkeiten

Im Anhörungsverfahren wurde von beteiligten Gemeinden sowie einer Vielzahl von privaten Beteiligten bemängelt, dass derzeit vorhandene Wanderwege bzw. Radwege und sonstige Wegebeziehungen für die Freizeitgestaltung dauerhaft unterbrochen würden und nicht wieder hergestellt würden. Es wurde meistens die Aufrechterhaltung dieser Wegebeziehungen bzw. eine anderweitige Wiederherstellung dieser Verbindungen gefordert.

Die sich hierauf beziehenden Forderungen werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zurückgewiesen.

Was die u.a. von der Gemeinde Hochstadt bemängelte Unterbrechung des Mainradweges betrifft, ist festzustellen, dass der Mainradweg im Gemeindegebiet von Hochstadt zwischen dem Ortsteil Burgstall und Hochstadt auf der dort vorhandenen Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt-Burgstall verläuft und eine Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m aufweist. Eine gesonderte Fahrspur für Radfahrer ist im Bestand nicht vorhanden.

Diese Gemeindeverbindungsstraße wird auf einer Länge von rd. 660 m mit der vorhandenen Fahrbahnbreite verlegt und künftig höhenfrei über die B 173 geführt. Im Bauwerksbereich ist eine Aufweitung der Fahrbahn auf eine Breite von 6,50 m zwischen den Bordsteinen vorgesehen (vgl. BV-Nrn. 169 und 170).

Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Gemeindeverbindungsstraße ist deren Verkehrsbelastung durch Kfz-Verkehr als relativ gering einzustufen (< 1.000 Kfz/24h, vgl. durchschnittlicher täglicher Verkehr - DTV - <sub>2010</sub> der LIF 3 beträgt 872 Kfz/24h), der Schwerverkehrsanteil ist als sehr gering zu bezeichnen. Bedingt durch die schmale Fahrbahn und die vorhandene Trassierung ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs im niedrigen Bereich ( $V_{85} < 90$  km/h) angesiedelt. Trotz der zum Teil hohen Längsneigung ist nach den Hinweisen zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete H RaS 02, in Verbindung mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, eine

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Gemeindeverbindungsstraße verkehrssicher möglich. Zusammenfassend wird in die grundsätzliche Wegeföhrung des Mainradweges durch die B 173 neu letztlich nicht eingegriffen. Die Föhrung über die verlegte Gemeindeverbindungsstraße ist demgemäß als gleichwertig mit dem bisherigen Zustand einzustufen.

Wenn die Gemeinde Hochstadt trotzdem einen Geh- und Radweg in diesem Bereich anlegen will, hat sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen die Kosten hierfür zu tragen und rechtzeitig das Baurecht hierfür zu schaffen. Unter diesen Voraussetzungen könnte ein zusätzlicher Geh- und Radweg bei der Bauausführung im Rahmen der B 173 neu mit berücksichtigt bzw. mit angelegt werden.

Im Übrigen ist im Gemeindegebiet um Hochstadt durch die Maßnahme nur noch der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg an der B 173 alt zwischen Hochstadt und Trieb betroffen. Dieser Weg wird im Zuge der Verlegung der B 173 alt ebenso verlegt. Das Wegenetz bleibt damit erhalten.

Zusätzlich ist die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges an der Kreisstraße LIF 4 (BV-Nr. 120) vorgesehen. Der bestehende Weg endet heute im Bereich der dortigen Gärtnerei und wird zukünftig höhenfrei über die B 173 neu in Richtung Reuth weitergeföhrt. Er endet bei Bau-km 0+500 der Kreisstraße LIF 4.

Alle sonstigen durch die Planung betroffenen öffentlichen Feld- und Waldwege, welche auch von Radfahrern und von Fußgängern genutzt werden können, werden wieder funktionsgerecht hergestellt. Die Netzfunktionen bleiben dabei vollständig erhalten.

Die von der Stadt Lichtenfels sowie von vielen privaten Einwendern geforderte Aufrechterhaltung der durchgängigen Wegeverbindung der Allee zum Nassanger (Weg Fl.Nr. 444 der Gemarkung Trieb) wird hingegen nicht berücksichtigt.

Bei Bau-km 7+790 kreuzt die B 173 die Zufahrt nach Nassanger. Diese Wegebeziehung wird durch die Trasse der B 173 neu unterbrochen. Die Errichtung eines Bauwerkes für den Fahrverkehr ist künftig nicht erforderlich, da eine Verbindung vom Nassanger an das übergeordnete Straßennetz wie bisher (auch) über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb gegeben ist.

Fußgänger und Wanderer müssen dagegen zukünftig größere Umwege für die Wegeverbindung zwischen Trieb und Nassanger in Kauf nehmen. Allerdings entstehen diese Umwege vornehmlich im Zuge der Freizeitgestaltung und können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als zumutbar hingenommen werden. Neben der Nutzung der höhenfreien Kreuzung der B 173 neu im Zuge des Geh- und Radweges an der B 173 alt

(BW 8-1) kann auch die Flutbrücke bei Bau-km 7+353 (BW 7-1) mit einer lichten Höhe von mindestens 2,40 m zu einer fußläufigen Querung der neuen Straße genutzt werden.

Die geforderte Anlage einer neuen Fußgängerüberführung würde zusätzliche bauliche Eingriffe durch neue lange Rampen erfordern, da sich die Trasse der B 173 neu im Bereich der heutigen Zufahrt nach Nassanger auf Geländehöhe befindet und damit ein Höhenunterschied von bis zu ca. 6,50 m zu überwinden wäre. Dadurch wäre auch ein großer Eingriff in die vorhandene Allee erforderlich.

Die weitere Forderung, den im Zuge der Verlegung der Kreisstraße LIF 13 (BV-Nr. 3) vorgesehenem Geh- und Radweg (BV-Nr. 4) vom vorgesehenen Bauende am Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 0+745 an der alten B 173 durch Trieb weiterzuführen in Richtung Hochstadt, konnte im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der überörtlichen Planung des Radwegenetzes im Landkreis Lichtenfels ist geplant, dass der kombinierte Geh- und Radweg auf Kosten des Landkreises Lichtenfels in der Ortsdurchfahrt Michelau auf 270 m Länge bis zur Mainbrücke weitergeführt und dort an den entlang des Mains führenden Geh- und Radweg Lichtenfels-Michelau angebunden werden soll. Eine durchgehende Geh- und Radweg-Verbindung Lichtenfels-Michelau-Trieb-Hochstadt könnte ebenfalls durch eine Verlängerung des Geh- und Radweges Richtung Osten bis zur Ortsdurchfahrt Trieb geschaffen werden. Die Abschnitte außerhalb der geplanten Straßenverlegungen sind allerdings nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Mit der geplanten Umstufung der B 173 alt zur Kreisstraße (siehe hierzu auch Ausführungen unter Teil C.3.5.8.4 der Gründe) ist der zukünftige Baulastträger (Landkreis Lichtenfels) für die Anlage eines neuen Geh- und Radweges an diesem Streckenabschnitt verantwortlich und auch zuständig.

Im Gemeindebereich von Hochstadt wurde sowohl von der Gemeinde Hochstadt selbst als auch von vielen privaten Einwendern bemängelt, dass das dortige Naherholungsgebiet zwischen den einzelnen Ortsteilen, insbesondere zwischen Hochstadt und Wolfsloch, zerschnitten und die Ortsteile dauerhaft voneinander getrennt würden.

Es ist insoweit zutreffend, dass die Trassierung der Variante Süd der B 173 neu die Flur südlich von Hochstadt durchschneidet. Die vorhandenen öffentlichen Wegebeziehungen zwischen Hochstadt und Trieb (B 173 alt), die Kreisstraßen LIF 4 und LIF 3 (zwischen Hochstadt und Wolfsloch) sowie die Gemeindeverbindungsstraße Hochstadt-Burgstall werden ausnahmslos nach entsprechender Anpassung wieder hergestellt und bleiben somit auch zukünftig uneingeschränkt bestehen. Aber auch zwei bestehende Flurwege werden wieder durchgängig hergestellt und können damit auch künftig zum

Zwecke der Naherholung genutzt werden. Bei letzteren Wegeverbindungen handelt es sich um den Flurweg von der Ruppengasse in Hochstadt aus in Richtung Süden sowie um den Hofweg von Hochstadt aus in Richtung Wolfsloch. Diese beiden Wege queren mit den Bauwerken BW 8-2 bzw. BW 9-2 die künftige B 173 neu. Insoweit bleibt das bestehende Wegenetz auch zum Zwecke der Naherholung in ausreichendem Umfang erhalten.

Durch die Tieflage der Trasse der B 173 neu südlich von Hochstadt und die vorgesehenen Wallschüttungen parallel zur Trasse wird die Flur südlich von Hochstadt optisch nicht durch Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Die Lärmeinwirkungen auf diesen Naherholungsbereich werden dadurch ebenso gemindert. Mit einer durchgehenden Bepflanzung entlang der Trasse wird die neue Straße in die Landschaft eingebunden und das Landschaftsbild neu gestaltet.

Den Belangen der Naherholung wird dabei in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Durch die Trassierung der B 173 neu zwischen den Ortsteilen Hochstadt und Wolfsloch erfolgt zudem auch keine unzumutbare Einschränkung der baulichen Entwicklung dieser beiden Ortsteile, wie dies von vielen Einwendern geltend gemacht wurde. Sowohl im Süden von Hochstadt, als auch im Norden von Wolfsloch bestehen derzeit bereits bebaubare Flächen, für die Bebauungspläne bestehen, die aber noch nicht bebaut sind.

Auch künftig könnten diese zur Bebauung geeigneten Bereiche z.B. parallel zur künftigen B 173 neu erweitert werden. Selbst eine weitere bauliche Entwicklung in Richtung zur B 173 neu hin ist dabei nicht ausgeschlossen. Derzeit bestehen hierzu allerdings keine konkreten Planungsabsichten der Gemeinde. Diesen – noch nicht konkretisierten – Überlegungen der Gemeinde Hochstadt über die weitere bauliche Entwicklung trägt die Planung der B 173 neu ausreichend Rechnung und schließt sie für die Zukunft nicht aus.

Aber auch von Trieb aus kann die Mainaue in Richtung Norden für Naherholungszwecke -entgegen den erhobenen Einwendungen einiger Betroffener- künftig mit zumutbaren Umwegen auch nach dem Bau der B 173 neu weiterhin erreicht werden.

Der Flurweg von Trieb aus in Richtung Norden (Langenau) zum Bahnübergang wird künftig mit einem Brückenbauwerk überführt.

Die Straße von Trieb nach Hochstadt wird ebenso mit einer Brücke über die neue B 173 überführt und erhält zusätzlich noch einen Geh- und Radweg.

Der neue Rundwanderweg von Trieb aus führt über den Auenweg und den Weiherdamm zum Nassanger Weiher und von dort weiter zum dortigen Rundbau. Der Weg auf dem Weiherdamm wird durch die Trasse unterbrochen. Jedoch bleibt mit der für das Hochwasser des Scheidsbaches

geplanten Flutmulde eine Verbindung offen, da die Flutmulde mit einer Brücke mit einer lichten Höhe von über 2,00 m überspannt wird. Damit ist zumindest weiterhin eine fußläufige Erreichbarkeit dieses Bereiches gegeben.

#### 3.4.3.6 Beteiligung der anerkannten Verbände

Die Beteiligung des Bund Naturschutz in Bayern e.V. als anerkannter Naturschutzverband nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Umweltrechtsbehelfsgesetz richtete sich zum Zeitpunkt des Anhörungsverfahrens nach dem damals geltenden § 17a Nr. 2 FStrG a.F., wonach diese Verbände durch die ortsübliche Bekanntmachung des Vorhabens in den beteiligten Gemeinden benachrichtigt werden. Die Beteiligung erfolgte somit rechtskonform.

Nach der letzten Änderung des FStrG richtet sich die Beteiligung der Verbände bzw. Vereinigungen nunmehr gem. § 17a FStrG nach Art. 73 des (neuen) BayVwVfG. Nach Art. 73 Abs. 4 Sätze 5 und 6 BayVwVfG hat sich hinsichtlich der Beteiligung des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. und der Abgabefrist von Stellungnahmen und Einwendungen im Ergebnis zum vorigen Rechtsstand nichts geändert.

Die Planfeststellungsbehörde war in der Vergangenheit und ist auch in der Zukunft weiterhin bereit, den betroffenen Verbänden auf Anforderung eine Fertigung der Antragsunterlagen zur Abgabe einer Stellungnahme zuzuleiten.

Im vorliegenden Fall deutet nichts darauf hin, dass der Bund Naturschutz irgendwelche Bedenken und Einwände im Anhörungsverfahren nicht erheben konnte. Alle vorgebrachten Argumente wurden bei der Abwägung berücksichtigt und in die Entscheidung einbezogen. Es wurde auch kein vorgebrachtes Argument als verspätet bzw. präkludiert behandelt.

Nachdem sich das planfestgestellte Straßenbauvorhaben, zumindest was dessen straßenbautechnische Ausgestaltung betrifft, weitgehend mit dem Vorhaben deckt, für das bereits im Jahr 2009 ein Anhörungsverfahren durchgeführt wurde, das allerdings eingestellt wurde, und sich der Bund Naturschutz hierzu ebenfalls geäußert hat, musste er insoweit bei der Bewertung des neuen Vorhabens aus seiner Sicht auch nicht unbedingt "bei Null anfangen". Insoweit wird dieser verfahrenstechnische Einwand des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

### **3.5 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange und Belange von allgemeiner Bedeutung**

#### 3.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Den in den Raumordnungsplänen (LEP, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und der Landesplanung i.S.v. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, Art. 19 und Art. 21 BayLplG wird durch die Planung voll Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (vgl. Art. 3 Abs. 1 BayLplG). Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür nötig ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume. Dieses Ziel lässt sich im weiträumigen Flächenstaat Bayern mittels leistungsfähiger Straßen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2013 (LEP 2013 vom 22.08.2013 - in Kraft getreten am 01.09.2013 -) sind in Kapitel 4 die das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze definiert. Laut Kapitel 4.2 LEP 2013 soll das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden, da eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume verbessert. Über die Bundesfernstraßen sei Bayern in das internationale und nationale Straßennetz eingebunden. Der Bau von Bundesfernstraßen soll sich dabei nach dem BVWP richten.

Das beantragte Straßenbauvorhaben fällt in einen ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen und zugleich in einen Teilraum mit besonderem Handlungsbedarf (vgl. LEP 2013 Anhang 2). Ländliche Räume mit Verdichtungsansätzen sollen nach Kapitel 2.2.6 LEP 2013 so entwickelt und geordnet werden, dass sie ihre Funktion als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte nachhaltig sichern und weiter entwickeln können und als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern. Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf sind nach Kapitel 2.2.4 LEP 2013 vorrangig zu entwickeln. Denn damit alle Teilräume Bayerns an einer positiven Entwicklung teilhaben und zur Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit Bayerns beitragen könnten, müssten lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Probleme und infrastrukturelle Engpässe abgebaut werden. Teilräume, die hinsichtlich der ökonomischen Ausgangslage den allgemeinen Entwicklungsstand noch nicht voll erreichen oder bei denen die Gefahr einer unterdurchschnittlichen Entwicklung besteht, hätten einen besonderen Anspruch auf Teilhabe an der wirtschaftlichen Entwicklung.

Das planfestgestellte Vorhaben verbessert nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Lichtenfels - Kronach. Die Wirtschaft dort ist auf eine leistungsfähige und bedarfsgerechte

Straßenanbindung angewiesen. Die Vorgaben des LEP 2013 werden somit erreicht. Der Einwand, dass das Ziel der positiven wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung nicht erreichbar sei, ist insoweit unbeachtlich. Eine Abwägung mit den Zielen, die das LEP zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen aufstellt, ist nicht vorzunehmen.

Das Vorhaben erfüllt auch Art. 2 Nr. 13 und 14 BayLplG, wonach bei Maßnahmen der Infrastruktur mit Grund und Boden sparsam umzugehen ist und die Möglichkeiten der Minderung des Flächenverbrauchs zu berücksichtigen sind. Hierauf wird im Zusammenhang mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft im Einzelnen eingegangen. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen unter Teil C.3.5.7 verwiesen.

Nach dem Regionalplan kommt der Verbesserung und Ergänzung des Straßennetzes besondere Bedeutung zu. Nach Ziffer B V 1.4.1 des Regionalplans Oberfranken-West (4) i.d.F. vom 04.05.2011, in Kraft getreten am 25.07.2011, soll das Straßennetz so ausgebaut werden, 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 – letzteres liegt bereits in der Region Oberfranken-Ost (5) – mit Anschluss an die Bundesautobahn A 9 soll verbessert werden. Explizit ausgeführt ist dort auch, dass die Verbindung Lichtenfels–Kronach durchgehend zweibahnig ausgebaut werden soll.

In Ziel B V 1.4.2 des Regionalplanes Oberfranken–West (4) ist zusätzlich noch gesondert aufgeführt, dass zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung u.a. der Stadtteil Trieb des Mittelzentrums Stadt Lichtenfels sowie der Ortsteil Hochstadt a.Main des Kleinzentrums Hochstadt/Marktzeuln durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. Insoweit erfüllt das Vorhaben zwei explizit formulierte Ziele des Regionalplanes Oberfranken-West (4).

Gemäß Ziffer B V 1.1.4 des Regionalplanes sind auch die Verkehrsverbindungen nach Thüringen und Sachsen, in benachbarte Verdichtungsräume und nach Tschechien zu verbessern. Dabei ist anzustreben, insbesondere im Norden der Region die Ost-West-Verbindungen zu stärken und zu verbessern.

Mit Schreiben vom 26.07.2012 bestätigte die Höhere Landesplanungsbehörde (Sachgebiet 24 der Regierung von Oberfranken), dass zum Vorhaben aus raumordnerischer Sicht keine weiteren Hinweise bzw. Bemerkungen veranlasst sind.

### 3.5.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogrammes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für eine Straßenbaumaßnahme ist auch die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rn. 73).

Eine ausreichende Beschreibung der Vorhabenalternativen bzw. –varianten ist insbesondere wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung eines Planfeststellungsbeschlusses geboten. Es ist dabei allerdings auch nicht abwägungsfehlerhaft, wenn sich später herausstellt, dass eine bei der Variantenabwägung verworfene Lösung ebenfalls aus guten Gründen vertretbar gewesen wäre.

Die sog. "Nullvariante", d.h. ein Beibehalten der bestehenden Straße im vorhandenen Straßennetz bzw. ein irgendwie gearteter Ausbau der bestehenden B 173 auf ihrer Linienführung innerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrten, ist dabei regelmäßig in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Es sind allerdings (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge anbieten. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als die vorzugswürdige Lösung hätte darstellen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur insoweit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urteil vom 26.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rn. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorangehenden Verfahrensschritt (z.B. Raumordnungsverfahren oder Linienbestimmungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG vom 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG vom 16.08.1995, BayVBl 96, 182; BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677; BVerwG vom 26.03.1998 Az. 4 A 7/97 – A 241, juris m.w.N.).

Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG vom 26.02.1992 Az. 4 B 1-11.92, DVBl 92, 1435).

Im Rahmen der Vorplanung wurden vom Vorhabenträger auf Basis der Umweltverträglichkeitsstudie (siehe hierzu Planunterlage 16) Trassenkorridore



erarbeitet. In diesen Trassenkorridoren wurden drei Einzelvarianten erarbeitet. Im Zuge der folgenden Planungsschritte wurden alle drei Varianten weitest möglich optimiert, insbesondere unter den Gesichtspunkten der Vermeidung bzw. Minderung von Auswirkungen auf die dort vorhandenen Natura 2000-Gebiete. Es erfolgten dazu auch Abstimmungen mit Vertretern von Behörden und betroffenen Kommunen. Im Einzelnen handelt es sich bei den untersuchten Varianten um die Variante Nord, die Variante Mitte sowie die Variante Süd (= beantragte Planfeststellungstrasse).

Allen drei Varianten sind derselbe Anfangspunkt an der vorhandenen B 173 südlich Michelau und die AS Michelau gemeinsam. Die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch die neue Anbindung der Kreisstraße LIF 13 nach Michelau wurde im Zuge des weiteren Planungsprozesses deutlich minimiert, was für alle drei Varianten gilt.

Die Varianten Nord, Mitte und Süd queren das Maintal und somit das bestehende FFH-Gebiet und das bestehende Vogelschutz-Gebiet an jeweils einer anderen Stelle. Bei allen Varianten ist auf den Brücken über die Mainaue ein beiderseitiger Spritzschutz vorgesehen, um die verkehrsbedingten Emissionen zu minimieren. Endpunkt aller Varianten ist die Anbindung an die bestehende B 173 bei Redwitz a.d. Rodach. Die untersuchten Planungsvarianten sind dabei im Luftbildlageplan Anlage 1 zum Erläuterungsbericht – Planunterlage 1 – dargestellt. Der Ausbau der bestehenden B 173 auf der bestehenden Trasse unter Beibehaltung der vorhandenen Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt ( $\cong$  Nullvariante) wird dabei aus den bereits unter C.3.4.2.5 genannten Gründen als nicht vorzugswürdig erscheinende Projektalternative ausgeschieden.

### 3.5.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

#### 3.5.2.1.1 Trassenvariante Nord

Die Trassenvariante Nord entspricht im Wesentlichen der sog. Bahntrasse, für die mit Bescheid vom 13.07.2000 ein Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde. Mit Urteil vom 14.11.2002 Az. 4 A 15/02 wurde dieser Planfeststellungsbeschluss vom BVerwG für rechtswidrig erklärt und dabei bestimmt, dass er nicht vollzogen werden darf.

Die Linie der Variante Nord sieht zwischen Bau-km 5+600 und Bau-km 10+800 den zweibahnigen Ausbau bzw. die Verlegung der bestehenden einbahnigen B 173 vor. Ab Bau-km 5+650 schwenkt die Linie von der bestehenden Bundesstraße 173 ab und führt parallel zur Bahnlinie Bamberg – Hof weiter. Zur Anordnung der Anschlussstellenrampe der AS Michelau ist ein entsprechendes Abrücken der Linie von der Bahnstrecke erforderlich, bevor die Linie sich mit dem Ziel einer Bündelung der Verkehrswege wieder an die Bahnlinie anlehnt. Ab Bau-km 7+500 schwenkt die Trasse wieder von der Bahnlinie ab und überquert bei Bau-km 8+600 die Bahnlinie. Der Main bei

Hochstadt und die B 173 alt werden mit einer rd. 660 m langen Brücke überquert. Anschließend werden die Ortschaften Zettlitz und ein Aussiedlerhof tangiert. Bei der Weiterführung der Trasse in Richtung Kronach verläuft sie in leichter Dammlage östlich um das Umspannwerk Redwitz herum, wobei die B 289 neu und die Bahnlinie Hochstadt – Probstzella unterführt werden. Der zweibahnige Ausbau endet gemäß der Ausbauplanung des Bundesverkehrswegeplanes an der AS B 289. Die Baustrecke selbst endet bei Bau-km 12+448 in Höhe der Einmündung der St 2208 bei Redwitz.

Die Trasse verläuft durch das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Hochstadt und durch das Überschwemmungsgebiet des Mains. Im FFH-Gebiet DE 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" liegt die Trasse zwischen Bau-km 8+650 und Bau-km 9+000 und von Bau-km 9+400 bis Bau-km 10+130 und randlich auf ca. 230 m mit der Anbindung der Kreisstraße LIF 13. Im Vogelschutzgebiet (SPA) DE 5931-471 "Täler von Oberem Maintal, Unterer Rodach und Steinach" verläuft die Variante Nord zwischen Bau-km 5+750 bis Bau-km 7+900 und von Bau-km 8+650 bis Bau-km 10+150.

Die Streckenlänge der Variante Nord beträgt 6,848 km. Im Rahmen der zweibahnigen Verlegung der B 173 wird hinsichtlich der notwendigen Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz die bestehende höhengleiche Einmündung der Kreisstraße LIF 13 aufgelassen, die Kreisstraße über die Bahnlinie, den Scheidsbach und die neue Trasse der B 173 verlegt und eine neue höhenfreie Anschlussstelle errichtet. Die in Richtung Trieb weiterführende B 173 alt, die verlegte Kreisstraße und die Anschlussstellenrampe werden mit einem Kreisverkehrsplatz verknüpft. Um eine möglichst enge Anlehnung an die Bahnlinie zu gewährleisten und die Eingriffe in die ökologisch und bautechnisch problematischen, unmittelbar angrenzenden Feuchtflächen zu minimieren, werden teilweise Parallelrampen angeordnet. Die Rampenlagen wurden so festgelegt, dass die Auswirkungen auf das FFH- und das Vogelschutzgebiet minimiert wurden.

Die B 289 wird durch zwei in den Nordwest- und Südostquadranten gelegene Anschlussstellen angebunden. Aufgrund der topographischen Lage ist die gesamte Anschlussstelle mit ihren Rampen weit auseinander gezogen. Die Anschlussstelle wurde so festgelegt, dass die Auswirkungen auf die bestehenden Natura 2000-Gebiete und die Lärmbelastung für die Bevölkerung von Horb minimiert wurden.

Nach der AS B 289 wird der Querschnitt der B 173 von einem zweibahnigen auf einen einbahnigen Querschnitt verzogen. Am Bauende bei Redwitz wird die St 2208 an die hier bereits wieder einbahnige B 173 neu höhengleich angeschlossen. Die B 173 alt wird im Abstand von ca. 70 m an die St 2208 angebunden.

Die Streckenführung der Variante Nord wirft aufgrund der Vielzahl von Zwangspunkten und der schwierigen Baugrundverhältnisse eine Reihe von Problemen auf, die besondere bautechnische Maßnahmen erfordern.

Diese sind im Einzelnen die Querung vorhandener Schlammteiche mit rd. 6 m tiefen Schluff-Ablagerungen auf ca. 1,5 km Länge zwischen Bau-km 5+900 und Bau-km 7+400. Dort sind besondere Maßnahmen zur Baugrundverbesserung mit Spezialgrundbauverfahren notwendig.

Die spitzwinkelige Überquerung der DB-Linie Bamberg – Hof bei Bau-km 8+650 (Kreuzungswinkel rd. 27 gon) erfordert ein rd. 175 m langes Brückenbauwerk.

Die notwendige Mainbrücke bei Hochstadt weist eine Länge von rd. 660 m auf.

#### 3.5.2.1.2 Trassenvariante Mitte

Die Lage der neuen Anschlussstelle mit der Kreisstraße LIF 13 bei Michelau ist identisch mit der Variante Nord. Bei Bau-km 5+650 schwenkt die Variante Mitte in Richtung Trieb ab. Trieb wird in einem Abstand von ca. 200 m umgangen. Im weiteren Verlauf tangiert die Trasse die bestehende B 173. Vor Hochstadt schwenkt die Linie nach Norden ab, durchquert die beiden Wasserschutzgebiete der Gemeinde Hochstadt mittig und überquert die Bahnlinie Bamberg – Hof im Bahnhofsbereich und das Maintal mit einer ca. 1050 m langen Brücke.

Südlich von Zettlitz mündet die Variante Mitte in die Variante Nord und verläuft in Lage und Höhe identisch mit ihr bis zum Bauende in Höhe der Einmündung der St 2208 bei Redwitz.

Die Variante Mitte entspricht in etwa der im Raumordnungsverfahren als Variante 5 untersuchten Linie und verläuft durch das Wasserschutzgebiet der Gemeinde Hochstadt und durch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Mains.

Die Streckenlänge der Variante Mitte beträgt 7,437 km.

Die Anbindung des untergeordneten Straßennetzes, wie der Kreisstraße LIF 13 und der B 173 alt, erfolgt wie bei der Variante Nord, ebenso die Anbindung der B 289 sowie der St 2208 und B 173 alt bei Redwitz.

Die Streckenführung der Variante Mitte wirft ähnlich wie bei der Variante Nord aufgrund der Vielzahl von Zwangspunkten und den schwierigen Baugrundverhältnissen eine Reihe von Problemen auf, die besondere bautechnische Maßnahmen erfordern. Diese sind zum einen die Querung vorhandener Schlammteiche mit rd. 6 m tiefen Schluff-Ablagerungen auf ca. 0,5 km Länge zwischen Bau-km 5+900 und Bau-km 6+400. Dort sind -ebenso

wie bei der Variante Nord- besondere Maßnahmen zur Baugrundverbesserung mit Spezialgrundbauverfahren erforderlich. Weiter kommt es zu einer Verfüllung von Baggerseen im Bereich zwischen Bau-km 6+500 und Bau-km 6+800.

Bei dieser Variante ist zusätzlich ein ca. 1.050 m langes Brückenbauwerk über den Bahnhof Hochstadt und den Main notwendig.

#### 3.5.2.1.3 Trassenvariante Süd (Planfeststellungstrasse)

Die Lage der neuen Anschlussstelle der Variante Süd mit der Kreisstraße LIF 13 bei Michelau ist identisch mit der Variante Nord. Die Variante Süd verläuft bis zum Bau-km 7+500 auf der Trasse der Variante Mitte. Im weiteren Verlauf unterquert die Variante bei Bau-km 8+200 die verlegte B 173 alt und umgeht Hochstadt südlich, wobei die Trasse ansteigt und in Einschnittslage zwischen Hochstadt und Wolfsloch verläuft. Im Anschluss werden das Maintal und die Bahnlinie Bamberg-Hof mit einer 10 - 14 m über der Talsohle verlaufenden, 450 m langen Brücke überquert. Im Bereich Horb findet eine Bündelung mit der Bahnlinie Hochstadt/Marktzeuln-Probstzella statt. Damit verbunden ist auch eine Minimierung der Auswirkungen auf die dort bestehenden Natura 2000-Gebiete. Die B 289 wird bei Bau-km 12+300 in unmittelbarer Nähe der Ortschaft Horb überquert. An der Einmündung der St 2208 bei Redwitz erreicht die Variante die Trasse der bestehenden B 173 und endet bei Bau-km 13+600.

Bei der Variante Süd endet der zweibahnige Ausbau nach der neuen höhenfreien Anschlussstelle der B 289. Nach der Anschlussstelle mit der B 289 wird der Querschnitt von einem zweibahnigen auf einen einbahnigen Querschnitt verzogen. Die Baustrecke endet in Höhe der Einmündung der St 2208 bei Redwitz.

Die Streckenlänge der Variante Süd beträgt 8,000 km.

Die Anbindung der untergeordneten Kreisstraße LIF und der B 173 alt erfolgt wie bei den Varianten Nord und Mitte. Die Ausbildung der AS Michelau ist in der geplanten Höhe und Lage vorgegeben durch örtliche Zwangspunkte, und zwar durch den bautechnisch schwierig zu bewältigenden Rutschhang des Krappenberges südlich der B 173, durch die vorgesehene Weiterführung der zweibahnigen bestehenden B 173 in Richtung Lichtenfels im Westen, durch die Lage und Höhe der bestehenden Bahnlinie Bamberg-Hof, durch das vorhandene Gewerbegebiet Michelau sowie das Überschwemmungsgebiet und die abflusswirksamen Bereiche des Maines sowie den dort vorhandenen Auwald als prioritären Lebensraumtyp im Norden sowie auch durch das bestehende Kieswerk Trieb und den im dortigen Bereich verlaufenden Scheidsbach.

Die Anbindung der B 289 bei Bau-km 12+300 erfolgt ebenfalls höhenfrei mit in den Nordwest- und Nordostquadranten gelegenen Rampen. Aufgrund der engen Parallellage der B 173 neu zur Bahnlinie Hochstadt/Marktzeuln-Probstzella müssen die Rampen im Nordwestquadranten jeweils mit Brücken über die zweigleisige Bahnlinie geführt werden. Die Rampenlage wurde dabei so festgelegt, dass die Auswirkungen auf die bestehenden Natura 2000-Gebiete minimiert werden.

Am Bauende bei Redwitz werden die St 2208 und die zur Gemeindeverbindungsstraße abzustufende B 173 alt an die hier bereits wieder einbahnige B 173 neu höhengleich angeschlossen.

Die Trassenführung der Variante Süd wirft aufgrund von Zwangspunkten und der schwierigen Baugrundverhältnisse Probleme auf, die besondere bautechnische Maßnahmen erfordern (wie bei den anderen Varianten auch).

Diese sind in erster Linie die Schlammteiche mit rd. 6 m tiefen Schluff-Ablagerungen zwischen Bau-km 5+900 und Bau-km 6+400, die eine Baugrundverbesserung mit Spezialgrundbauverfahren erfordern, weiter die Verfüllung von bestehenden Baggerseen zwischen Bau-km 6+500 und 6+800 sowie der notwendige Bau der Mainbrücke bei Horb mit einer Länge von rd. 450 m.

### 3.5.2.2 Vergleich der Varianten und deren Bewertung

Der Verlauf der näher untersuchten Trassenvarianten ist im Übersichtsluftbild Variantenuntersuchung -Anlage 1 zum Erläuterungsbericht, Planunterlage 1-farbig dargestellt und unter Ziffer 3.1 des Erläuterungsberichtes -Planunterlage 1- unter "Variantenvergleich" beschrieben.

Diese Trassenverläufe wurden im Vorfeld der Detailplanung für die nunmehr festgestellte Trassenführung ( $\cong$  Plantrasse auf der Grundlage der Variante Süd) hinsichtlich ihrer Auswirkungen und ihrer Vor- und Nachteile hinsichtlich der Gesichtspunkte Raumordnung und Städtebau, Verkehrsverhältnisse und straßenbauliche Infrastruktur, Wirtschaftlichkeit der Varianten sowie Aussagen Dritter zu den Varianten untersucht und darüber hinaus einem schutzgutbezogenen Variantenvergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die im UVPG genannten Schutzgüter -Umweltauswirkungen- unterzogen. Die umfassende Bewertung der einzelnen Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG ist in Planunterlage 16 -und dort insbesondere unter Ziffern 5 und 6 der Planunterlage 16.1- ausführlich dargestellt. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen.

Eine zusammenfassende Darstellung der beantragten Trassenführung sowie der beiden näher untersuchten Trassenvarianten Nord und Mitte sowie auf ihre jeweiligen Umweltauswirkungen i.S. des UVPG ist in den Ausführungen

zur UVP oben unter C.2 enthalten. Auf die dortigen Ausführungen wird insoweit ebenfalls Bezug genommen.

Hinsichtlich der Belange der Raumordnung und Landesplanung und des Städtebaues wird auf die obigen Ausführungen unter C.3.5.1 verwiesen. Danach werden die allgemeinen verkehrlichen Ziele des Raumordnungsgesetzes, des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans Oberfranken-West durch alle Varianten in etwa gleichwertig erfüllt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Gesichtspunkte bestehen zwischen den untersuchten Varianten ebenfalls keine großen Unterschiede.

Die Netzfunktion der B 173 im 3. Bauabschnitt ist zudem nicht abhängig von der Realisierung des geplanten und zurückgestellten 2. Bauabschnitts. Die Abschnittsbildung für den 3. Bauabschnitt zwischen Michelau und Zettlitz wurde bereits vom BVerwG im bereits mehrfach zitierten Urteil vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15/02, NVwZ 2003 S. 488) zur damaligen "Bahntrasse" bestätigt. Das Gericht führte hierzu folgendes aus: "Die Netzfunktion der B 173 im 3. Bauabschnitt steht und fällt nicht mit dem zweibahnigen Ausbau im 2. Bauabschnitt (keine "Torsobildung").

Der schutzgutbezogene Variantenvergleich hinsichtlich der nach dem UVPG zu bewertenden Schutzgüter ist -wie vorstehend ausgeführt- in Planunterlage 16 sowie oben unter Teil C.2 zutreffend behandelt.

Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ist zusammenfassend festzuhalten, dass bei allen drei untersuchten Varianten eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt eintritt. Bei allen drei Varianten ergeben sich allerdings aufgrund ihrer relativen Nähe zu bebauten Wohnbereichen in Ortsrandnähe neue Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm, jedoch können bei allen Varianten die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte, wie sie für die sog. Lärmvorsorge gelten, eingehalten werden.

Die Variante Nord beeinträchtigt die Belange des Menschen nach ruhigem Wohnen und Wohnumfeld ebenso wie die anderen Varianten, jedoch sind die Betroffenheiten geringer als bei den anderen Varianten.

Die Variante Mitte beeinträchtigt die Belange des Menschen nach ruhigem Wohnen und Wohnumfeld in größerem Umfang als die Variante Nord, jedoch in geringerem Umfang als die Variante Süd.

Die Variante Süd beeinträchtigt die Belange des Menschen nach ruhigem Wohnen und Wohnumfeld mehr als die anderen Varianten (insbesondere im Bereich zwischen Hochstadt und Wolfsloch). Die Ortschaft Zettlitz wird allerdings nur bei der Variante Süd entlastet.

Hinsichtlich der Luftschadstoffsituation ergeben sich bei allen Varianten für die Ortslagen von Trieb und Hochstadt starke Entlastungen. Für die Variante Süd wurde eine Schadstoffberechnung (siehe Planunterlage 11.2) durchgeführt. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden dabei nicht überschritten.

Durch die gestreckte und stetigere Linienführung und die günstigere Lage des Brückenbauwerkes über den Main hat die Variante Süd Vorteile im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Bei den Varianten Nord und Mitte ist das längere Brückenbauwerk über die Mainaue im Kaltluftbereich bezüglich einer künftigen Glättebildung u.a. wegen der damit einhergehenden größeren Unfallgefahr ungünstig.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen weist die Variante Nord im Vergleich die erheblichsten Auswirkungen auf. Die Zerschneidungs- und Isolierungswirkung für gefährdete Vogelarten ist außerordentlich hoch. Die Bündelung der Variante Nord mit der Bahnlinie ist in diesem Zusammenhang von keinerlei ökologischem Vorteil, sondern zerschneidet mit äußerst nachteiligen Auswirkungen zusammenhängende Vogelhabitate. In der Mainaue überbaut die Variante Nord in sehr erheblichem Umfang geschützte FFH-Flachlandmähwiesen sowie FFH-Auwald und weist auch die längste Durchquerungsstrecke von FFH- und Vogelschutzgebiet auf. Insgesamt werden diese Auswirkungen der Variante Nord aus naturschutzfachlicher Sicht als nicht kompensierbar eingestuft. Die Variante Nord hat nachteilige Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 mit acht erheblich beeinträchtigten Vogelarten.

Die Variante Mitte beeinträchtigt weniger umfangreich als die Variante Nord das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Zwischen der AS Michelau und dem Nassanger Weiher entstehen dieselben Auswirkungen wie bei der Variante Süd. In der Summe sind die Auswirkungen der Variante Mitte auf wertvolle Tier- und Pflanzenlebensräume aber deutlich größer als bei der Variante Süd (insbesondere durch die lange Durchquerungsstrecke im FFH- und Vogelschutz-Gebiet und die dort betroffenen FFH-Flachlandmähwiesen sowie die betroffenen Vogelhabitate).

Die Variante Süd beeinträchtigt wie die Variante Mitte das Gebiet zwischen der AS Michelau und dem Nassanger Weiher in gleicher Weise. In der weiteren Trassierung weist die Variante Süd in entscheidenden Belangen im Vergleich mit der Variante Mitte geringere Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen (FFH-Flachlandmähwiesen sowie Vogelhabitate) und damit gewichtige Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ist bei der Variante Nord der Verlust an ökologisch bedeutsamen Böden (als Lebensraum seltener Tier- und Pflanzen) und die Beanspruchung wertvoller Auenböden am größten. Dagegen ist die Neuversiegelung am geringsten.

Die Variante Mitte weist eine geringere Neuversiegelung auf als die Variante Süd und beansprucht am wenigsten Flächen mit hoher Ertragsfunktion. Die Beanspruchung wertvoller Auenböden ist allerdings deutlich größer als bei der Variante Süd.

Die Variante Süd weist die größte Neuversiegelung von Böden auf und beansprucht mehr Flächen mit hoher natürlicher Ertragsfunktion. Die Beanspruchung wertvoller Auenböden ist allerdings bei der Variante Süd am geringsten.

Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser hat die Variante Nord die nachteiligsten Auswirkungen auf das Grundwasser (Beeinträchtigungsrisiko Grundwasser, Lage der Trasse im Wasserschutzgebiet) und die Oberflächengewässer (größter Retentionsraumverlust, längste Trassierung und umfangreichste Dammlage in der Mainaue).

Die Variante Mitte durchquert das Wasserschutzgebiet Hochstadt in der Zone III zwischen den beiden Schutzzonen II und tangiert als einzige Variante ein wasserwirtschaftliches Vorranggebiet in der Mainaue. Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser und die lange Trassierung in der Mainaue (Emissionen) sind im Vergleich mit der Variante Süd nachteilig.

Bei der Variante Süd ist das Beeinträchtigungsrisiko des Grundwassers am geringsten. Es werden mehr Oberflächengewässer beansprucht als bei der Variante Mitte. Die betriebsbedingten Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind allerdings im Trassenvergleich am geringsten. Die Trassierung durch die Mainaue ist bei dieser Variante ebenfalls die kürzeste Linie.

Hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft werden bei allen Varianten die bisher stark belasteten, straßennahen Wohnbereiche in Trieb und Hochstadt erheblich von Immissionseinwirkungen aus dem Straßenverkehr entlastet.

Die Variante Nord führt auf längster Strecke durch ein Kaltluftsammlgebiet.

Die Variante Mitte verläuft ebenfalls auf langer Strecke im Kaltluftsammlgebiet Mainaue, jedoch kürzer als bei der Variante Nord.

Die Variante Süd weist im Vergleich den kürzesten Verlauf im Kaltluftsammlgebiet auf. Südlich von Hochstadt hemmt die Trasse einen Kaltluftabfluss.

Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung ist festzustellen, dass die Variante Nord im Vergleich die erheblichsten Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholung (insbesondere in der Mainaue) hat.



Die Variante Mitte weist bis östlich Trieb dieselben Auswirkungen auf wie die Variante Süd. In der Mainaue nördlich von Hochstadt bringt die Variante Mitte infolge der am weitesten nördlich liegenden Trasse sehr ungünstige Auswirkungen für das Landschaftsbild und die Erholung mit sich.

Die Variante Süd hat bis östlich Trieb dieselben Auswirkungen wie die Variante Mitte. Südlich von Hochstadt wird der siedlungsnahe Freiraum zerschnitten und gestört. Die Querung der Mainaue erfolgt an einer weniger empfindlichen Stelle des Maintals (infolge der Parallellage zur dortigen Bahnlinie).

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ist zu bemerken, dass die Variante Nord vier archäologisch relevante Bereiche quert. Die Variante Mitte quert ebenfalls vier archäologisch relevante Bereiche. Kulturhistorisch nachteilig ist die Zerschneidung der sehr alten Wegeverbindung zwischen Trieb und Nassanger. Die Variante Süd quert zwei archäologisch relevante Bereiche. Kulturhistorisch nachteilig ist hier ebenfalls die Zerschneidung der sehr alten Wegeverbindung zwischen Trieb und Nassanger.

Von besonderem Gewicht ist beim Vergleich der Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Schutzgüter nach dem UVPG im vorliegenden Fall der Komplex der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, da die betroffene Mainaue entsprechend ihrer Ausweisung als FFH-Gebiet und als Vogelschutzgebiet europaweite Bedeutung im Schutzsystem Natura 2000 hat. Alle Varianten greifen erheblich in diese Schutzgebiete ein. Das Vorhaben ist ohne Querung der beiden Natura 2000-Gebiete nicht möglich.

Die Variante Nord weist beim Schutzgut Tiere und Pflanzen die erheblichsten Auswirkungen auf beide geschützte Gebiete auf, die insgesamt als nicht kompensierbar einzustufen sind. Es stehen insoweit andere Varianten zur Verfügung, die geringere Auswirkungen aufweisen (§ 34 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG) und von daher vorzugswürdig sind.

Die Variante Mitte ist eine Trasse mit erheblichen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen (insbesondere in den betroffenen Natura 2000-Gebieten), die in der Summe unter den Auswirkungen der Variante Nord und über den Auswirkungen der Variante Süd liegen. Hierbei wurde gesehen, dass die Variante Mitte den prioritären Lebensraumtyp LRT 91E0\* zwar am wenigsten tangiert, dafür allerdings den LRT 6510 auf weit größerer Fläche beeinträchtigt als die Südtrasse (siehe später). Daher gilt auch hier, dass gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG mit der Variante Süd eine zumutbare Alternative vorliegt, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen kann.

Auch die Variante Süd hat erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen (in den betroffenen Natura 2000-Gebieten), jedoch bringt sie im

Vergleich aller Varianten die geringsten Beeinträchtigungen mit sich (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG).

Weitere zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen könnten, sind nicht vorhanden (siehe auch Planunterlage 12.7.1).

Damit mussten im Rahmen der Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Trassenvarianten in Bezug auf die Schutzgüter nach dem UVPG die nachteiligen Auswirkungen der Planfeststellungsvariante Süd auf das Schutzgut Mensch -Belastung durch Verkehrslärm und andere Luftschadstoffe- zurücktreten, auch wenn die Trasse Süd im Vergleich zu den beiden anderen untersuchten Trassen am nächsten zu Siedlungsgebieten (im Bereich von Trieb, Hochstadt und Wolfsloch) verläuft.

Durch die aus naturschutzfachlicher Sicht bzw. aus wasserwirtschaftlicher Sicht vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen (Seitenwälle zur B 173 neu, z.T. mit aufgesetztem Schutzzaun als Überflughilfe bzw. Kollisionsschutz für besonders geschützte Vogelarten bzw. Fledermausarten sowie Spritzschutzwände entlang der Mainauenquerung zur Minimierung von Schadstoffeinträgen in geschützte Lebensraumtypen, insbesondere in die besonders wertvollen Flachlandmähwiesen) wird hinsichtlich der betroffenen Siedlungsgebiete auch eine tatsächlich lärmindernde Wirkung erzielt, die dazu führt, dass die gesetzlich fixierten Lärmgrenzwerte hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Lärmvorsorge eingehalten werden. In dieser Hinsicht ist deshalb der Trassenverlauf der Planfeststellungsvariante Süd hinsichtlich der nachteiligen Auswirkungen durch Verkehrslärm und sonstige Schadstoffimmissionen als zumutbar zu qualifizieren. Durch diese naturschutzfachlichen -und tatsächlich auch lärmindernd wirkenden- Begleitmaßnahmen wird zudem auch die Einsehbarkeit der Straßentrasse und damit auch des fließenden Straßenverkehrs gerade in der Nähe der Siedlungsbereiche verdeckt, was auch zu einer Beruhigung des von den Ortsrandbereichen aus einsehbaren Landschaftsbildes beiträgt und Störreize weitgehend vermindert.

In diesem Sinn hat sich auch das im Vorentwurfsstadium als Träger öffentlicher Belange beteiligte Landratsamt Lichtenfels geäußert. Es hat ausgeführt, dass aus Sicht des Immissionsschutzes die Variante Süd schlechter als die beiden anderen Varianten bewertet werde. Naturschutzfachlich wird allerdings die Variante Süd zum damaligen Zeitpunkt als "die noch verträglichste" eingestuft. Insgesamt erklärte sich das Landratsamt Lichtenfels mit der vorgelegten Planung unter den gegebenen Umständen einverstanden.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach als amtlicher Sachverständiger bewertet die Südvariante als diejenige mit den geringsten Eingriffen in wasserwirtschaftliche Schutzgüter und Belange.

Seitens der Gemeinde Michelau wurde ebenso eine positive Stellungnahme zur Variante Süd abgegeben.

Von der Gemeinde Hochstadt a.Main wurde die Variante Nord befürwortet; die Südvariante wurde aufgrund der Beeinträchtigungen der gemeindlichen Belange hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Immissionsbeeinträchtigung und Beeinträchtigung der Landwirtschaft abgelehnt.

Die Gemeinde Redwitz a.d.Rodach begrüßte grundsätzlich den vorgesehenen Ausbau der B 173.

Der Markt Marktzeuln sieht in der Südvariante die beste Lösung für die Ortsbereiche von Marktzeuln und Horb und unterstützte die nunmehrige Planung.

Hinsichtlich des Variantenvergleiches aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten stellt sich die Planfeststellungsvariante Süd als die insgesamt wirtschaftlichste Lösung hinsichtlich der dem Baulastträger entstehenden Kosten dar, obwohl diese Variante eine im Vergleich zur Variante Nord rund 16 % größere Streckenlänge besitzt. Der Grund für die höheren Kosten der Varianten Nord und Mitte sind die Kosten für die notwendigen größeren Ingenieurbauwerke insbesondere bei der Mainquerung. Der Bereich mit problematischen Untergrundverhältnissen (Schlammteiche) wird bei diesen Varianten auf einer größeren Länge durchquert. Des Weiteren muss für diese beiden Varianten mit deutlich höheren Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gerechnet werden, da diese Varianten mit größeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind und deshalb mit einem noch größeren Kompensationsbedarf für diese Eingriffe zu rechnen ist.

### 3.5.2.3 Zusammenfassung

Insgesamt ist festzustellen, dass unter Abwägung und Gewichtung aller Beurteilungskriterien des angestellten Trassenvariantenvergleichs letztlich die Planfeststellungsvariante auf der Basis der Variante Süd als die zu bevorzugende Variante eines Ausbaues und einer Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz hervorgeht. Es ist dabei keine überprüfte Trassenvariante erkennbar, die sich gegenüber der planfestgestellten Lösung als ihr gegenüber eindeutig vorzugswürdig darstellen würde.

Die gewählte Variante Süd (= Planfeststellungsstrasse) ist gegenüber den anderen Linien vorzuziehen, da sie im Variantenvergleich neben anderen Vorteilen u.a. vor allem die geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371 und des Vogelschutzgebietes DE 5931-471 mit sich bringt und auch in Bezug auf andere Umweltgüter, insbesondere des Lärmschutzes für bewohnte Bereiche in den Ortschaften Trieb, Hochstadt und Wolfsloch, als zumutbar eingestuft wird. Es bestehen keine weiteren zumutbaren Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle

oder mit geringeren Beeinträchtigungen erfüllen (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG). Hierzu wird auf die Ausführungen zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung in Planunterlage 12.7.1 verwiesen.

Die geplante B 173, 3. Bauabschnitt Michelau-Zettlitz auf der Grundlage der Variante Süd, führt danach zu erheblichen Beeinträchtigungen der beiden Natura 2000-Gebiete, u.a. auch zu erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären FFH-LRT Auenwälder (LRT 91E0\*). Als "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses", die das Integritätsinteresse der Natura 2000-Gebiete überwinden können, werden vorliegend die "sonstigen Gründe" der gesetzlichen Bedarfsfeststellung (Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundesfernstraßenausbaugesetzes) i.S. des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG geltend gemacht und als solche auch für die positive Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zugrunde gelegt.

Zur Zulassung des Vorhabens nach den Vorgaben des § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG werden geeignete Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" durchgeführt (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Eine Summationswirkung von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der beiden Natura 2000-Gebiete durch andere Projekte oder Pläne wurde in der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung geprüft und insoweit keine kumulative Gleichzeitigkeit festgestellt (siehe Planunterlage 12.7.1).

Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des prioritären FFH-Lebensraumtyps Auenwälder (LRT 91E0\*) war im Zusammenhang mit den vorstehend genannten "sonstigen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses" gemäß § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG eine Stellungnahme der EU-Kommission zur vorliegenden Planung über die zuständige Behörde und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit einzuholen. Diese ist auf Ersuchen der ständigen Vertretung Deutschlands vom 09.05.2014 mit Stellungnahme der EU-Kommission vom 18.12.2015 Az. C (2015) 9085 erfolgt.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen des bestehenden Vogelschutzgebiets unterrichtet die zuständige Behörde die EU-Kommission über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über die getroffenen Maßnahmen (§ 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Damit sind auch die Bedingungen für die ausnahmsweise Zulassung des vorliegenden Vorhabens des Ausbaus mit Verlegung der B 173 im 3. Bauabschnitt Michelau-Zettlitz erfüllt, um die gegenläufigen Belange des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" überwinden zu können. Im Einzelnen wird hierzu auf die Planunterlagen 12.5 bis 12.7 Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die dortigen fachlichen Feststellungen zu eigen. Im Übrigen wird hierzu auch auf die weitergehenden

Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 zur FFH- bzw. Vogelschutz-Verträglichkeits- und -Ausnahmeprüfung verwiesen.

Die Nachteile der Variante Süd im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Ortsränder von Hochstadt, Wolfsloch, Burgstall und Horb durch Lärm können durch die geplante Trassierung im Einschnitt und die Anordnung von Erdwällen als Seitendeponien sowie die Ausbildung von erforderlichen Spritzschutzwänden als Lärmschutzwände deutlich gemildert werden. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte und Immissionsgrenzwerte werden bei der Variante Süd eingehalten.

Diesbezüglich führen die Nachteile der Trassenvariante Süd in Bezug auf Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz gegenüber den beiden anderen untersuchten Trassenvarianten nicht dazu, dass deshalb eine dieser Trassenvarianten vorzuziehen gewesen wäre.

Hierzu hat bereits das BVerwG im bereits mehrfach zitierten Urteil vom 14.11.2002 (Az. 4 A 15.02) zur damals festgestellten Bahntrasse im Leitsatz 4 festgestellt, dass bei einer Straßenplanung, die einen wertvollen und schutzwürdigen Naturraum durchschneidet, als echte Alternative auch eine ortsnahe Trassenführung in Verbindung mit Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes realistischerweise in Betracht kommen kann. Im vorliegenden Fall gewährleisten bereits die vorgesehenen Maßnahmen der Überflughilfen bzw. des Kollisionsschutzes längs der B 173-Trasse sowie die Spritzschutzwände bei der Mainquerung, dass in den siedlungsnahen Wohnbereichen von Trieb, Hochstadt und Burgstall die für Lärmvorsorgemaßnahmen geltenden Immissionsgrenzwerte nicht erreicht und auch nicht überschritten werden.

Im weiteren Vergleich der Varianten weist aus Sicht der Straßenplanung die Variante Süd im Hinblick auf die Verkehrssicherheit durch die stetigere Linienführung, insbesondere im Bereich der Mainquerung, Vorteile gegenüber den Varianten Nord und Mitte auf. Damit kann davon ausgegangen werden, dass das Unfallrisiko auf der neuen zweibahnigen Straße in der Variante Süd entsprechend niedriger ausfällt.

Als einzige Variante entlastet die Südtrasse auch die Ortschaft Zettlitz deutlich.

Die Variante Süd stellt auch die Trasse mit den geringsten Baulastträgerkosten dar und wird auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zu Recht favorisiert. Der festgestellten Planung wurde somit zu Recht die Variante Süd zugrunde gelegt.

Eine Planung, die -wie die planfestgestellte Lösung- zu einem nicht unerheblichen Landschaftsverbrauch führt, muss schließlich auch für die sog. "Null-Variante" offen sein. "Null-Variante" bedeutet, dass auf das Vorhaben

ganz verzichtet wird. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997 Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die -zweifelsohne vorhandenen- negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen in großer Zahl, Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Gewässerhaushalt) nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen. Die "Null-Variante" widerspricht dem gesetzlichen Auftrag zur Verlegung und zum Ausbau der B 173. Mit der "Null-Variante" lassen sich die vorgegebenen verkehrlichen Planungsziele nicht erreichen. Die erheblichen verkehrlichen Mängel des bestehenden Streckenabschnittes der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz würden fortbestehen und sich angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme sogar ausweiten. Die "Null-Variante" kommt daher mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht und wird -wie bereits vorstehend unter Ziffern C.3.4.2.5 und C.3.5.2 dargestellt- ausgeschieden.

Im Übrigen ist die Behörde nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder ihr vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Trassenalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so weit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist.

### 3.5.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die geplante Dimensionierung und Ausgestaltung der B 173 im planfestgestellten Abschnitt und die damit verbundenen Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Planung ist somit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten. Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Orientierung geben der Planfeststellungsbehörde die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen -RAL-. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind zwar kein zwingender Maßstab. Vielmehr sind sie im Einzelfall den sonstigen berührten Belangen gegenüber zu stellen. Die nach den RAL vorgesehenen Ausbauparameter bringen allerdings die anerkannten technischen Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die B 173 ist im Vorhabenbereich in Bezug auf ihre Trassierung als anbaufreie und außerhalb bebauter Gebiete gelegene Straße geplant.

Zur Festlegung der elementaren technischen Planungsparameter ist die Einstufung der B 173 im Netz der überörtlichen Straßen maßgebend. Diese Kriterien sind in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung -RIN- dargelegt. Für die B 173 zwischen Lichtenfels und Kronach wurde zwischenzeitlich die nach der RIN vorgesehene Verbindungsfunktionsstufe -VFS- verbindlich vorgegeben. Danach ist die B 173 im Planfeststellungsabschnitt der Verbindungsfunktionsstufe I -VFS I- ( $\cong$  großräumige Verbindung) zugeordnet worden.

Aufgrund dieser Einstufung ist die B 173 neu nach der RIN in die Kategoriengruppe Landstraße I -LS I- einzustufen. Damit ist die B 173 im Planfeststellungsabschnitt nach den RAL der Entwurfsklasse 1 -EK1 1- einzuordnen. Die Planung der B 173 wurde damit auf eine "Planungsgeschwindigkeit" v von 110 km/h ausgelegt.

Die hierfür geltenden minimalen Trassierungselemente werden ausnahmslos eingehalten, wobei auch die entsprechenden Grundsätze der Relationstrassierung ohne Einschränkungen berücksichtigt worden sind.

Die Trassenführung der B 173 im Planfeststellungsabschnitt wurde aufgrund der hier anzuwendenden technischen Richtlinien im Grundriss und im Höhenverlauf auch durch folgende tatsächlichen Gegebenheiten (Zwangspunkte) maßgeblich mitbestimmt bzw. festgelegt:

- Am Beginn der Baustrecke bei Bau-km 5+600 erfolgt ein lage- und höhenmäßiger Anschluss an die bestehende B 173.
- Ein zweibahniger Ausbau der vorhandenen B 173 zwischen Lichtenfels-Ost und Michelau in Lage und Höhe im Rahmen des 2. Bauabschnittes wurde bereits berücksichtigt.
- Die neue AS Michelau (Bau-km 6+063) zum Anschluss der verkehrswichtigen Kreisstraße LIF 13 und der B 173 alt erfolgte unter Berücksichtigung der sensiblen geologischen Verhältnisse des angrenzenden Krappenberges (Rutschhang).
- Das bestehende Kieswerk in Trieb bei Bau-km 6+300 wurde berücksichtigt und ebenso die vorhandenen Baggerseen dieses Kieswerkes zwischen Bau-km 6+500 und Bau-km 6+800.
- Das oberflächennah anstehende Grundwasser bei Trieb wurde ebenfalls in der Planung berücksichtigt.

- Weiter wurden in der Ortschaft Trieb die bestehenden landwirtschaftlichen Betriebsflächen und die bestehende Gärtnerei bei Bau-km 7+100 berücksichtigt.

Weiter wurden berücksichtigt

- das ausgewiesene Vogelschutzgebiet DE 5931-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach",
- die vorhandene B 173 zwischen Trieb und Hochstadt,
- die vorhandenen Gebäude der Gärtnerei an der Kreisstraße LIF 4 bei Bau-km 9+200,
- das bestehende Hochwasserrückhaltebecken bei Bau-km 9+350,
- die vorhandene Bebauung und die geplanten und ausgewiesenen Wohn- und Mischgebiete in den Ortsbereichen von Hochstadt, Wolfsloch und Burgstall (siehe Anlage 1 zur Planunterlage 1),
- die kreuzende 380 kV-Freileitung der TenneT TSO GmbH bei Bau-km 10+350,
- die Querung des Mains und der Bahnlinie Bamberg-Hof bei Bau-km 11+700 mit geringstmöglicher Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses,
- die Bahnlinie Hochstadt/Marktzeuln-Probstzella in Lage und Höhenverlauf,
- die Ortschaft Horb mit ihren ausgewiesenen Wohngebietsbereichen,
- die Höhenlage der B 289 bei Horb,
- das Umspannwerk Redwitz und die bestehenden Stromfreileitungen im Osten dieses Umspannwerkes bei Bau-km 12+500,
- der Anschluss an die bestehende B 173 mit der Anbindung der St 2208 bei Bau-km 13+320 sowie
- die bestehende Umwelt und das bestehende Umfeld bei der Trassierung.

Zu dem letztgenannten Gesichtspunkt ist festzuhalten, dass es der Vorhabenträger nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach Möglichkeit vermieden hat, bei der Neutrassierung der B 173 in ökologisch wertvolle Flächen einzugreifen (siehe hierzu auch die landschaftspflegerische Begleitplanung gemäß der Planfeststellungsunterlage 12). Die vorhandenen Biotope 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 Straßenausbaues, 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.

Aus Umweltgesichtspunkten, aber auch aus technischen Gründen, musste die neue Anschlussstelle von Michelau östlich der derzeitigen Einmündung der Kreisstraße LIF 13 in die B 173 errichtet werden, da aufgrund des unmittelbar südlich anschließenden Rutschhanges des Krappenberges sonst kein Raum für eine Anschlussstelle zur Verfügung steht.

Durch das Anheben der Kreisstraße LIF 13 mit Verlegung auf die bisherige Trasse der B 173 südlich der Bahnlinie Bamberg-Hof können die Eingriffe in Natur und Landschaft deutlich minimiert werden; vorhandene Straßentrassen werden weiter benutzt.

Zwischen Bau-km 6+100 und Bau-km 7+800 verläuft die Stecke annähernd in Geländegleichlage. Die Gradienten werden in diesem Bereich zur Gewährleistung einer ausreichenden Entwässerung des Planums ca. 1,0 m über Gelände geführt. Die Abstände zu einem Aussiedlerhof bei Trieb und dem bestehenden Vogelschutzgebiet beim Nassanger Weiher wurden im Zuge der Detailplanung optimiert. Im Bereich des landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes nördlich Trieb wurde die Trasse zur Vermeidung von Eingriffen in die Betriebsflächen so weit wie möglich nach Norden verschoben.

Im Bereich der vorhandenen Baumallee zum Nassanger wurde ein geländenahe Verlauf gewählt. Die B 173 alt wird in diesem Bereich überführt.

Im Bereich der Ortschaften Hochstadt, Wolfsloch und Burgstall wird die Trasse weitestgehend im Einschnitt geführt. Die maximale Einschnittstiefe beträgt bei Bau-km 10+550 rd. 12 m. Eine weitergehende Absenkung der Gradienten in diesem Bereich ist nicht möglich, da ansonsten die Vorflut des Weihergrabens mit dem bereits bestehenden Hochwasserrückhaltebecken der Gemeinde Hochstadt bei Bau-km 9+350 nicht aufrechterhalten werden kann.

Der Neubau der B 173-Trasse wird zwischen Bau-km 12+000 und Bau-km 12+500 so nahe wie möglich an der bestehenden Bahnlinie geführt, um die Eingriffe in das FFH-Gebiet DE 5833-371 im Maintal zu minimieren und einen größtmöglichen Abstand zur Bebauung von Horb zu erreichen. Eine weitere Verringerung des Eingriffs in den Auwald unterhalb des Bauwerkes über die Bahnstrecke Bamberg – Hof und den Main ist nicht möglich. Die Gradienten des Straßenverlaufes wird durch die Höhenlage der Bahnlinien Bamberg – Hof und Hochstadt/Marktzeuln – Probstzella sowie durch die vorhandene B 289 festgelegt.

Die erforderlichen Haltesichtweiten werden bei der gewählten Trassierung gewährleistet. Auch die übrigen Anforderungen an eine gute räumliche Linienführung sind mit der vorliegenden Planung erfüllt.

Agrarstrukturelle Belange wurden besonders berücksichtigt. Dies gilt insbesondere auch für die Gestaltung des nachgeordneten Straßennetzes sowie für die Ausgestaltung des land- und forstwirtschaftlichen Wegenetzes, da die neue B 173 als Krafffahrstraße betrieben werden soll und künftig für die Aufnahme von land- und forstwirtschaftlichem bzw. nicht motorisierten Verkehr nicht (mehr) zur Verfügung stehen wird. So werden im Zuge der Ausführung des Straßenbauvorhabens auch Ergänzungs- und Verlegungsmaßnahmen am untergeordneten Straßennetz in einer Größenordnung von rd. 9 km Wegestrecke vorgenommen. Darüber hinaus werden auch rd. 6,4 km öffentliche Feld- und Waldwege neu angelegt.

Was den künftigen Straßenquerschnitt der B 173 neu betrifft, ist festzustellen, dass die Straße der festgelegten Verbindungsfunktionsstufe I (VFS-I) die Straßenkategorie LS I zugrunde zu legen ist. Für diese Straßenkategorie ist wiederum in der Regel die Entwurfsklasse 1 (EKI 1) zu wählen.

Nach Ziffer 4.3 der RAL ist der Regelquerschnitt (RQ) für diese Entwurfsklasse bei der hier im Raum stehenden sehr hohen Verkehrsnachfrage zwischen 12.000 und maximal 30.000 Kfz/24 h (im vorliegenden Fall liegt die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 bei ca. 17.300 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von tagsüber 15,7 % und nachts 20,2 %) der RQ21 zu wählen, der im vorliegenden Fall auch zugrunde gelegt wurde. Dieser Regelquerschnitt RQ21 ist ein zweibahniger Querschnitt, der nach Nr. 4.3 der RAL nach Möglichkeit auch als Krafffahrstraße betrieben werden soll, und dabei nicht motorisierter Verkehr grundsätzlich von der Benutzung ausgeschlossen wird. Diesen Vorgaben folgt die festgestellte Planung ebenfalls.

Die Wahl des RQ21 berücksichtigt auch den im Bedarfsplan verbindlich festgelegten Ausbaustandard 24 KK, d.h. eine Erweiterung der bestehenden zweistreifigen Bundesstraße auf vier Fahrstreifen ohne zusätzliche Standstreifen, trägt zusammen mit der vorgesehenen Mittelstreifenbreite von lediglich 2,50 m auch dem ökologisch besonders wertvollen Planungsraum Rechnung, indem durch diesen als "Mindestquerschnitt" zu qualifizierenden Regelquerschnitt auch der unvermeidliche Eingriff in die bestehenden Natura 2000-Gebiete minimiert wird.

Die Anwendung dieses zweibahnigen Querschnittes ohne Standstreifen ist wegen der Verkehrsbedeutung der Strecke und aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung von 17.300 Kfz/24 h auch aus Verkehrssicherheitsgründen und aufgrund des sensiblen Trassenbereiches angemessen.

Ein einbahniger zweistreifiger Querschnitt würde für die verkehrssichere Abwicklung der prognostizierten Verkehrsströme mit der angestrebten Reisegeschwindigkeit bei weitem nicht die ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen, was die derzeitigen unzulänglichen Verkehrsverhältnisse auf der einbahnigen B 173 zwischen Lichtenfels und Zettlitz bereits belegen. Zudem würde ein einbahniger Querschnitt der verbindlichen Vorgabe des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen widersprechen, der einen zweibahnigen Ausbau vorsieht.

Die Querschnittsaufteilung des RQ21 setzt sich zusammen aus vier Fahrstreifen, die 2 x 3,50 m bzw. 2 x 3,25 m breit angelegt werden. An den Außenseiten schließen befestigte, 0,50 m breite Randstreifen an. Die Breite der standfest ausgebildeten Bankette beträgt jeweils 1,50 m. Der Mittelstreifen hat eine durchgehende Breite von 2,50 m. Bei diesem Straßenquerschnitt wird für den künftigen Verkehrsablauf auf der neuen B 173 eine ausreichende Verkehrsqualität prognostiziert.

Durch die Wahl eines zweibahnigen Querschnittes wird die Verkehrssicherheit im Bereich der durchgehenden Strecke erhöht. Die Trassierungsparameter und die erforderliche Haltesichtweite werden eingehalten. Die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten des durchgehenden Verkehrs mit der Führung des langsamen landwirtschaftlichen Verkehrs auf untergeordneten Straßen erhöht die Sicherheit des Verkehrsablaufes.

Der langsame, nicht kraftfahrstraßentaugliche Verkehr kann und wird -wie bisher auch- weiterhin die bestehende B 173 alt benutzen.

Wie bereits unter Teil C.3.4 zur Planrechtfertigung der Maßnahme beschrieben, stellt die derzeitige höhengleiche, mit einer Lichtsignalanlage ausgestattete Einmündung der Kreisstraße LIF 13 bei Bau-km 5+715 eine wesentliche Leistungsfähigkeitsbeeinträchtigung der bestehenden B 173 dar.

Ein wesentlicher Vorteil des planfestgestellten Straßenbauvorhabens ist daher die verkehrsgerechte Anbindung der LIF 13 mit einer höhenfreien Anschlussstelle. Ein Anschluss der Kreisstraße LIF 13 an die B 173 ist aus verkehrlicher und raumordnerischer Sicht unabdingbar, da Michelau durch starke Gewerbe- und Industrieansiedlungen geprägt ist und die Kreisstraße LIF 13 zusammen mit der weiterführenden Kreisstraße LIF 9 und der Kreisstraße CO 11 auch der Anbindung des Raumes Sonneberg (Thüringen)/Neustadt bei Coburg an das Fernstraßennetz in südlicher Richtung dient. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Bahnlinie, Rutschhang "Krappenberg", Mainaltarm mit Auwald östlich von Michelau) ist die Anbindung der Kreisstraße an der derzeitigen Stelle künftig nicht möglich. Durch eine Verlegung der LIF 13 mit Überquerung der Bahnlinie Bamberg-Hof, des Scheidsbaches und der neuen B 173 kann eine direkte Straßenverbindung zwischen Michelau und Trieb geschaffen werden. Große

Teile des bestehenden Straßengrundstückes der heutigen B 173 südlich der Bahnlinie können somit für die Verlegungsstrecke weiter genutzt werden.

Das erforderliche Überführungsbauwerk in der Verlegungsstrecke besitzt eine Länge von rd. 156 m und ist in drei Felder aufgeteilt. Die Pfeilerstandorte wurden dabei so gewählt, dass ein späterer zweibahniger Weiterbau der B 173 in Richtung Lichtenfels uneingeschränkt möglich ist. Der maßgebliche Zwangspunkt für die Höhenfestlegung der verlegten Kreisstraße LIF 13 ist die Querung der neuen B 173.

Durch die separate Anordnung der neuen AS Michelau als halbes Kleeblatt mit Direkttrampen wird eine deutliche Trennung von kraftfahrzeugstraßentauglichem und nicht kraftfahrzeugstraßentauglichem Verkehr erreicht. Damit verringert sich die Wahrscheinlichkeit von Falschfahrten auf die als Kraftfahrstraße betriebene B 173 neu.

Durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes mit einem Außendurchmesser von 45 m an der Verbindung zwischen der verlegten Kreisstraße LIF 13/B 173 alt und Anschlussstellenrampe wird eine hohe Verkehrssicherheit erreicht. Darüber hinaus bietet diese Knotenpunktsform auch eine Wendemöglichkeit für Betriebsfahrzeuge.

Durch die für den Kreisverkehrsplatz typischen niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten können sichere Querungen für den geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg hergestellt werden. Ohne weitere Veränderungen ist der spätere Weiterbau dieses Rad- und Gehweges in Richtung Trieb möglich.

Durch die Anordnung von Parallelrampen für die Fahrbeziehungen von Kronach und nach Lichtenfels wird die Flächeninanspruchnahme im Bereich der neuen Anschlussstelle minimiert. Da die Einfahrtsrampe zur B 173 hin fällt und damit eine ausreichende Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr der B 173 gegeben ist, wirft diese Lösung keine Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf. Um gefährliches Kreuzen von einzelnen Fahrbeziehungen am Schnittpunkt der Parallelrampen zu vermeiden, wird hier ein nicht geschlossener Kreisverkehrsplatz errichtet. Die Fahrbeziehungen von Lichtenfels und nach Kronach werden im Südwestquadranten als indirekte Rampen ausgeformt.

Um ein wirtschaftliches Brückenbauwerk zu errichten, wurde eine rechtwinkelige Kreuzung der Anschlussstellenrampe über die neue B 173 vorgesehen. Diese Lösung ist aufgrund der sich dabei ergebenden rechtwinkeligen Einmündungen der einzelnen Anschlussstellenrampen auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit zweckmäßig und berücksichtigt insbesondere die Maßgabe einer Eingriffsminimierung in die bestehenden Natura 2000-Gebiete.

Die weitere bedeutende Anschlussstelle der B 173 neu an die bestehende B 289 bei Bau-km 12+298 wird nach der festgestellten Planung höhenfrei als symmetrisches halbes Kleeblatt ausgebildet. Diese Anschlussstellenform wurde gewählt, weil die örtlichen Gegebenheiten keine andere Ausführungsart zulassen (FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet, Lage der Ortschaft Horb, Lage der Bahnlinie Hochstadt/Marktzeuln – Probstzella, Überschwemmungsbereich des Mains, Stromfreileitungstrassen der Bayernwerk AG zum Umspannwerk Redwitz).

Im Zuge der Optimierung der Planung bezüglich der Minimierung der unumgänglichen Eingriffe in den Lebensraum "Magere Flachland-Mähwiesen" zwischen Zettlitz und Horb wurde die Trasse der B 173 neu soweit wie möglich an die Bahnlinie gerückt und damit einhergehend auch die Lärmsituation für Horb optimiert. Der Eingriff in den vorhandenen Auwald unterhalb der Brücke kann durch eine Verschiebung der Trasse nicht nennenswert weiter vermindert werden.

Die Nähe zur bestehenden Bahnüberführung der B 289 am östlichen Knotenpunkt mit den neuen Anschlussstellenrampen macht die Anlage von ausreichend langen Linksabbiegestreifen unmöglich. Darum wurde dort ein Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 40 m als Knotenpunktsform gewählt. Damit ist im Knotenpunkt eine hohe Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit für den starken Übereckverkehr in Richtung Kulmbach, eine sichere Anbindung der Feldwegzufahrt im Süden und eine übersichtliche Führung des parallelen Geh- und Radweges an der B 289 gegeben.

Die einzelnen Entwurfparameter des geplanten Kreisverkehrsplatzes richten sich nach dem allgemeinen Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Eine ausreichende Verkehrsqualität ist damit sichergestellt.

Die westliche Rampeneinmündung wird mit Tropfen und Dreiecksinseln an die vorhandene B 289 westlich der Bahnlinie angebunden. Zur Schaffung eines notwendigen Linksabbiegestreifens wird die Fahrbahn der B 289 beidseitig verbreitert. Um nicht in die vorhandenen Einschnittsböschungen eingreifen zu müssen, sind beidseitig Entwässerungsrinnen vorgesehen. Die zu erwartenden Linkseinbiegeströme lassen sich an dieser neuen Einmündung ohne Lichtsignalanlage abwickeln. Eine ausreichende Verkehrsqualität ist damit dennoch sichergestellt.

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst das Vorhaben als Ganzes, d.h. alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen. Notwendige Folgemaßnahmen sind auch die Anpassungen von Grundstückszufahrten und die Änderungen bzw. Ergänzungen im bestehenden Straßen- und Wegenetz. Die Einzelheiten der geplanten Änderungen bzw. Ergänzungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz hat der Vorhabenträger unter Ziffer 4.3 des Erläuterungsberichtes

(Planunterlage 1) in Worten sowie in der Planunterlage 6 zeichnerisch dargestellt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz durch die geplanten Änderungen bzw. Ergänzungen angemessen wiederhergestellt wird. Die vorhandenen und auch die vom beauftragten Verkehrsgutachter prognostizierten Verkehrsmengen können hierüber sicher abgewickelt werden. Das land-/forstwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl an Querungen, Ersatzwegen und Grundstückszufahrten wieder soweit hergestellt, dass der land- und forstwirtschaftliche Verkehr bedarfsgerecht und ohne unzumutbare Mehrwege auch künftig stattfinden kann. Die Befestigungen von verlegten öffentlichen Feld- und Waldwegen sind in den Richtlinien für den ländlichen Wegebau RLW 1999 definiert. Sie richten sich nach der Funktion im Wegenetz bzw. nach den geplanten Längsneigungen. Bei Längsneigungen über 8 % werden die Wege vollflächig bituminös befestigt. Für Wege mit hoher Beanspruchung und einer zentralen Funktion im Wegenetz ist ebenfalls ein Oberbau mit Asphalttragschicht vorgesehen.

Wege mit Befestigungen ohne Bindemittel erhalten eine Deckschicht aus einem Brechsand-Splitt-Gemisch.

Alle vorgesehenen neuen Wirtschaftswegeabschnitte werden – ob bituminös oder lediglich wassergebunden befestigt – auf eine maßgebliche Achslast von 11,5 t ausgelegt. Untergrundverbesserungsmaßnahmen werden dabei je nach Bedarf und Erfordernis durchgeführt.

#### 3.5.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

Die Plantrasse entlastet die Anwohner der Ortsdurchfahrten von Hochstadt a.Main und Trieb 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 mit 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 Umweltverträglichkeitsprüfung

(siehe Teil C.2) und bei der Variantenabwägung (siehe Teil C.3.5.2) sowie vorstehend zum Trassenverlauf (siehe Teil C.3.5.3) dargelegt wird.

#### 3.5.4.1 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 gem. § 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 Abschläge 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 Einzelfalles. 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).

##### 3.5.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Ausbau- und Verlegungsstrecke der B 173 neu hinsichtlich der Anforderungen des § 50

BlmSchG die richtige Lösung, obwohl diese Trasse von allen untersuchten Trassenvarianten die relativ ortsnaheste Führung hinsichtlich der Ortsrandbereiche von Trieb, Hochstadt, Wolfsloch und Horb aufweist. Ein weiteres Abrücken von der Bebauung dieser Ortschaften war im Ergebnis nicht geboten und unter Abwägung aller in die Trassenführung einzustellenden öffentlichen und privaten Belange nicht gerechtfertigt.

All diese im Verfahren untersuchten – ortsferneren – Trassenvarianten wurden aus den in der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Teil C.2) und in der Variantenabwägung (siehe Teil C.3.5.2) genannten Gründen wegen vorrangiger anderer öffentlicher Belange, insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes und des Biotopschutzes, und hier insbesondere hinsichtlich der betroffenen Natura 2000-Gebiete, zurecht ausgeschieden. Dies betrifft gleichermaßen auch die Sachzwänge bzw. die sog. "Zwangspunkte" für den Verlauf der planfestgestellten Trasse im Grund- und Aufriss, wie sie vorstehend unter Teil C.3.5.3 dargelegt sind. Die planerischen Möglichkeiten für eine lärmindernde Trassenführung sind mit der vorgelegten Linienführung ausgeschöpft. Die Trasse führt überwiegend durch den Außenbereich im Sinne von § 35 des Baugesetzbuches – BauGB – und meidet soweit wie möglich die Nähe von Gebieten, die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienen. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

Der Neubau und die Verlegung der Bundesstraße 173 aus den bisherigen Ortsdurchfahrten von Hochstadt am Main und Trieb heraus entlastet die Anwohner an den derzeitigen Ortsdurchfahrten von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs in der Größenordnung von ca. 13700 (Hochstadt) bzw. 14000 (Trieb) Kfz/Werktag. Diese Entlastung ist – wie bereits ausgeführt – auch eines der wesentlichen Ziele des Gesamtprojektes, wobei diese Gesichtspunkte allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern. Die Entlastungswirkung der B 173 neu liegt somit bei ca. 75 % im Bereich der Ortsdurchfahrt von Trieb sowie bis zu 82 % im Bereich der Ortsdurchfahrt von Hochstadt am Main.

#### 3.5.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Lärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BlmSchG i.V.m. der 16. BlmSchV 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 entwickelt.



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, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Insofern müssen die Einwirkungen, die vom Schienenverkehr auf der Bahnlinie Hochstadt/Marktzeuln-Ludwigsstadt-Probstzella herrühren, von vornherein außer Betracht bleiben.

Eine Gesamtlärbetrachtung wäre nur dann geboten, wenn der neu zu bauende oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit bestehenden Vorbelastungen durch andere Lärmquellen insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem (erstmaligen) Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Beschluss vom 14.05.2008, Az. 4 B 46.07, juris). Die gesundheitsgefährdenden und enteignungsrechtlich relevanten Schwellenwerte liegen dabei bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Eine vom Vorhabenträger sicherheitshalber vorgenommene Berechnung des künftigen Straßenverkehrslärms unter Berücksichtigung des rollenden Schienenverkehrs auf der derzeit betriebenen Bahnlinie ergab, dass sich an den untersuchten Immissionsorten in keinem Fall derartige gesundheitsbeeinträchtigende Lärmpegel (als Summenpegel von Straßenverkehrslärm und Bahnlärm) ergeben.

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:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:  
57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts,
2. im reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:  
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts,
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:  
64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts
4. in Gewerbegebieten:  
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Die Art der benachbarten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit insoweit keine Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung existieren, sind die Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzuordnen (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Die Gebiete, die außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegen, sind bauplanungsrechtlich dem Außenbereich zuzuordnen. Im

Außenbereich dürfen genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen nur der Schutzkategorie 1, 3 oder 4 zugeordnet werden. Zuordnungskriterium ist auch insoweit die Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Nutzung (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV i.V.m. Nr. 10.2 Abs. 4 und 5 der VLärmSchR 97).

Die Immissionsgrenzwerte beschreiben, welches Maß an Verkehrslärm den Nachbarn von Straßen im Regelfall zumutbar ist. Obgleich dies nicht unumstritten ist, so beinhalten die in § 2 der 16. BImSchV normierten Grenzwerte jedenfalls nach verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung unter verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgesichtspunkten ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, DVBl 2002, 565). Sie sind daher für die Planfeststellungsbehörde alleinige Entscheidungsgrundlage.

#### 3.5.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet. Der zweibahnige und vierstreifige Ausbau und die Verlegung der bisher einbahnigen und zweistreifigen B 173 zwischen Michelau und Zettlitz stellt einen Straßenneubau i.S. des § 41 BImSchG bzw. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar, da die bestehende Trasse der B 173 im gesamten Planfeststellungsabschnitt verlassen wird. Auch der alleinige vierstreifige Ausbau auf der bestehenden Trasse würde nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung darstellen mit der Folge, dass auch in diesem Fall gem. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV die Grundsätze der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV beachtet werden müssten.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak in der aktualisierten Fassung vom 20.12.2007 (Anlage 2 zum Erläuterungsbericht -Planunterlage 1-) hat für das Prognosejahr 2025 auf der Neubaustrecke der B 173 im Planfeststellungsabschnitt eine werktägliche Verkehrsbelastung von 17.300 Kfz/24 h bzw. einen Lkw-Schwerverkehrsanteil von 15,7 % tagsüber und 20,2 % nachts ermittelt. Stellte man in diesem Zusammenhang auf ein Prognosejahr nach 2025 ab, so ergäbe sich für die Anwohner nichts Günstigeres, da nach der Stellungnahme des Büros Prof. Kurzak vom 20.12.2007 (Seite 10) für die weitere Zukunft keine weitere Verkehrszunahme zu erwarten ist.

Die für die vorzunehmende Lärmberechnung nach den RLS-90 zugrunde zu legenden maßgeblichen Verkehrsstärken wurden mittels entsprechender Umrechnungsfaktoren aus den durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken ( $DTV_w$ ) ermittelt und sind Bestandteil der

verkehrstechnischen Untersuchung von Prof. Kurzak (Anlagen K4 und K5 der Untersuchung).

Die Ansetzung dieser Verkehrsbelastungsdaten beruht auf einer geeigneten Methode und auf ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind dabei berücksichtigt.

Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten (130 km/h für Pkw, 80 km/h für Lkw), die Steigungsverhältnisse (< 5 % auf der gesamten Neubaustrecke, daher diesbezüglich kein Korrekturfaktor), der Fahrbahnbelag Splittmastixasphalt mit einem Korrekturfaktor von -2 dB(A) sowie die Geländetopografie in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen ein.

Zur Beurteilung der Art der zu schützenden Gebiete wurden von der Gemeinde Hochstadt a.Main die Bebauungspläne Kreuzrangen, Reuteck, der Bebauungsplan zwischen Klostersgut und Hofweg sowie zur Orientierung der Flächennutzungsplan für den Ortsbereich Wolfsloch, vom Markt Marktzeuln der Bebauungsplan Horb und von der Gemeinde Redwitz a.d.Rodach der Bebauungsplan Am Schrötla herangezogen. Der Immissionsort 54 (Erweiterung Wolfsloch auf derzeit unbebauten Flächen) wurde lediglich aus dem Flächennutzungsplan entnommen und ist als angenommener Immissionsort eines reinen bzw. allgemeinen Wohngebietes als solcher (noch) nicht durch einen Bebauungsplan rechtlich abgesichert. Insoweit hat dieser errechnete Immissionspegel derzeit lediglich informellen Charakter. Das bestehende Altenpflegeheim in der Johann-Weberpals-Straße 33 in der Gemeinde Redwitz a.d.Rodach wurde gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Altenheim mit den Immissionsgrenzwerten von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts berücksichtigt.

Durch einen Verschnitt der Straßenplanung mit dem ursprünglichen Gelände wurde ein digitales Geländemodell erstellt, das die topografische Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen bildet. Da dieses Geländemodell auf den künftigen Straßenzustand abstellt, wurden hierzu auch die entlang der Neubaustrecke der B 173 mit dem Ziel des Massenausgleiches sowie als Überflughilfe bzw. Kollisionsschutz für besonders gefährdete Vogel- und Fledermausarten konzipierten Seitendeponien sowie die auf dem Mainauenquerungsbauwerk BW 11-2 vorgesehene beiderseitige Spritzschutzwand zur Minimierung der Schadstoffeinträge in die besonders geschützten Flachlandmähwiesenbestände mit berücksichtigt. Diese Maßnahmen dienen zwar in erster Linie den naturschutzfachlichen Zielen des Lebensraum- und Artenschutzes, haben allerdings wegen ihres straßenparallelen Verlaufes als Straßenwälle bzw. -wände selbstverständlich auch eine lärmindernde Wirkung, weil sie künftig den vom Straßenverkehr ausgehenden Verkehrslärm gegenüber der angrenzenden Wohnbebauung abschirmen. Demgemäß werden diese "Straßennebenanlagen" bzw. dieses

"Straßenzubehör" auch in den angestellten Lärmberechnungen mit berücksichtigt.

Im Einzelnen handelt es sich dabei

- um die in lfd.Nrn. 50 und 51 BV im Bereich von Bau-km 6+200 bis 7+880 links bzw. von Bau-km 6+470 bis Bau-km 7+880 rechts vorgesehenen Erdwälle mit einer Höhe von 4,00 m über Fahrbahngradiente mit teilweise zusätzlich aufgesetztem Schutzzaun (zwischen 1,50 m und 2,00 m Höhe), die für den Ortsbereich von Trieb der Stadt Lichtenfels eine lärmschützende Wirkung entfalten,
- um den in lfd.Nr. 114 BV beschriebenen, 3,00 m über Fahrbahngradiente hohen Erdwall von Bau-km 8+760 bis Bau-km 9+380 links der B 173, der für den südwestlichen Ortsbereich der Gemeinde Hochstadt a.Main einen entsprechenden Lärmschutz vermittelt,
- um den in lfd.Nr. 146 BV beschriebenen, 5,00 m über Fahrbahngradiente hohen Erdwall von Bau-km 9+620 bis Bau-km 10+400 links der B 173, der den südlichen Ortsrandbereich von Hochstadt a.Main vor Lärmbeeinträchtigungen schützt,
- die in lfd.Nrn. 190 und 191 BV beschriebenen 2,40 m über der Fahrbahngradiente hohen Spritzschutzwände links und rechts der Fahrbahn der B 173 im Bereich des Brückenbauwerkes BW 11-2 zur Mainquerung von Bau-km 11+535 bis Bau-km 12+350 links sowie von Bau-km 11+535 bis Bau-km 12+440 rechts, der auch eine lärmindernde Wirkung für den Ortsbereich von Horb des Marktes Marktzeuln aufweist sowie
- den in BV-Nr. 208 beschriebenen 4,00 m über Fahrbahngradiente hohen Erdwall an der Anschlussstellenrampe der B 289 in Richtung Kronach von Bau-km 0+040 bis Bau-km 0+265 der Anschlussstellenrampe zur Reduzierung der Lärmbelastung für den Ortsbereich Horb des Marktes Marktzeuln.

Die verschiedentlich erhobene Forderung, den notwendigen Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die allenfalls gelegentlich auftreten.

Die ebenso im Anhörungsverfahren verschiedentlich erhobene Forderung nach Durchführung aussagekräftiger und dann für die Entscheidung zugrunde zu legenden 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).

Demgegenüber unterliegen Lärmmessungen sehr stark äußeren Randbedingungen (Nebengeräusche, besondere Umstände am Tag der Messung usw.) und sind deshalb für die bundesweite einheitliche Betrachtung von geplanten und vorhandenen Straßen im Hinblick auf die Lärmsituation nicht geeignet und in den Regelwerken daher auch nicht vorgesehen.

Die Durchführung von Messungen vor Ort ist darüber hinaus auch nicht sinnvoll, da Messungen den Zeitpunkt des Prognosejahres nicht abbilden können. Zudem ist der Lärmschutz auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr, also einen Mittelwert für alle Tage des Prognosejahres auszulegen. Messungen können lediglich zeitlich begrenzte Zufallsergebnisse liefern. Demgegenüber gewährleistet die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel. Nur diese sind nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV Grundlage der Beurteilung.

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.

Im vorliegenden Fall wurde, nachdem der Neubauabschnitt künftig als Kraftfahrstraße betrieben werden soll, für Pkw eine Geschwindigkeit von 130 km/h und für Lkw eine Geschwindigkeit von 80 km/h angesetzt, was im gegebenen Fall auch tatsächlich realistisch erscheint.

#### 3.5.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen i.S. 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.

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.4.1.3 ausgeführt, stellt der planfestgestellte vierstreifige Ausbau einschließlich der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz einen Straßenneubau i.S. des § 41 BImSchG dar, der eine Lärmvorsorgepflicht nach den Grundsätzen der 16. BImSchV begründet.

Es wurden daher für die in der Nähe bzw. im Einwirkungsbereich der künftigen Neubautrasse der B 173 gelegene Wohnbebauung nach dem dafür vorgeschriebenen Rechenverfahren der RLS-90 Lärmberechnungen an insgesamt 72 charakteristischen Immissionsorten in den Ortsbereichen Michelau (Gewerbegebiet), Trieb, Nassanger, Anger, Reuth, Geutersberg, Hochstadt a.Main, Wolfsloch, Burgstall, Horb und Redwitz a.d.Rodach durchgeführt, die im Übersichtsluftbildplan (Planunterlage 3 Blatt 3) und in den Bauwerkslageplänen (Planunterlage 7.1 Blatt 1 bis 6) dargestellt sind, während die detaillierten Berechnungsergebnisse in Planunterlage 11.1 -Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen- aufgeführt sind.

Eine Überprüfung der Straßenbaumaßnahme am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt somit folgendes Ergebnis:

Der zweibahnige Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz stellt zwischen dem Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz -wie bereits ausgeführt- einen Straßenneubau i.S. des § 41 BImSchG dar.

Als Ergebnis der nach dem vorgeschriebenen Rechenverfahren vorgenommenen lärmtechnischen Berechnung (Planunterlage 11.1) kann festgestellt werden, dass infolge des Abstandes zwischen künftiger Straße und der angrenzenden schützenswerten Wohnbebauung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Seitenwälle als Überflughilfe bzw. Kollisionsschutz für Vögel und Fledermäuse sowie der beiderseitigen Spritzschutzwand bei der vorgesehenen Mainquerung, die als solche auch eine lärmindernde Wirkung haben, die zulässigen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im gesamten Bereich eingehalten und in den meisten Fällen sogar deutlich unterschritten werden und somit an keinem Immissionsort im Einwirkungsbereich der Neubaustrecke der B 173 im Verlegungsbereich irgendwelche weiteren gesonderten oder weitergehenden -aktive bzw. passive- Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Bei den ausgewählten und berechneten Immissionsorten handelt es sich um die jeweils im Bereich der einzelnen untersuchten Ortschaften am ungünstigsten gelegenen -d.h. in der Regel die am nächsten zur künftigen B 173 neu gelegenen- Wohnhäuser. Nachdem sich bereits bei diesen ungünstigsten Immissionsorten keine Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ergeben hat, wird für die übrigen günstiger gelegenen Immissionsorte in den einzelnen Ortsbereichen auch ohne Einzelberechnung davon ausgegangen, dass dort -wegen ihrer noch größeren Entfernung zur Schallquelle- erst recht keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind.

Die Berechnungen ergeben u.a. auch, dass im Bereich von Trieb durch den geplanten Überflugschutz die ansonsten eintretende Lärmbelästigung bis zu 6 dB(A) gesenkt werden kann. An dem am nächsten zur Straßentrasse gelegenen Anwesen in Hochstadt (Immissionsort 37) werden durch die Anlage

von 5 m hohen Wällen als Seitendeponien die Immissionspegel ebenfalls um 6 dB(A) gegenüber einer Trasse ohne Wall herabgesetzt.

Die Auswirkungen auf Horb durch die Anlage der vorgesehenen Spritzschutzwand mit Wirkung als Lärmschutzwand und die Anlage eines Erdwalles im Bereich der neuen Anschlussstellenrampe sind hinsichtlich der Lärmbelastung ebenso positiv zu beurteilen. Es ergeben sich hier um bis zu 2 dB(A) niedrigere Pegel als ohne diese Maßnahmen.

Selbst die hier nicht maßgeblichen Grenzwerte für "Allgemeine Wohngebiete" nach DIN 18005 (55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht) werden mit wenigen Ausnahmen in den Ortschaften Wolfsloch, Burgstall und Horb eingehalten.

Die DIN 18005 gilt zwar nicht für den Lärmschutz an neu zu bauenden Straßen -hierfür ist wie angeführt die 16. BImSchV als alleinige Rechtsgrundlage zu berücksichtigen-, sondern sie geben in der Regel bei der Aufstellung von gemeindlichen Bauleitplänen Orientierungswerte vor, die im Schnitt um 4 dB(A) niedriger liegen als die Immissionsgrenzwerte für die Lärmbelastung an Straßen nach der 16. BImSchV.

Im Ergebnis bleibt somit nochmals festzuhalten, das infolge der Verwirklichung des planfestgestellten Straßenneubaues an keinem Wohngebäude, Gewerbegebäude oder Altenheim im Einwirkungsbereich der neuen Straßentrasse die jeweils zugrunde zu legenden Lärmgrenzwerte erreicht bzw. überschritten werden, so dass keine gesonderten bzw. zusätzlichen (aktiven bzw. passiven) Lärmschutzvorkehrungen einzuplanen bzw. vorzusehen waren.

Alle sich hierauf beziehenden Forderungen und Einwendungen, die die Herstellung neuer bzw. zusätzlicher oder verbesserter Lärmschutzvorkehrungen zum Inhalt haben, waren somit in diesem Verfahren zurückzuweisen.

#### 3.5.4.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Verkehrslärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Staatl. Bauamtes Bamberg (Planunterlage 11.1) und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, über die geplanten Seitenablagerungen aus Überschussmassen sowie die geplante beiderseitige Spritzschutzwand im Rahmen der Mainauenquerung hinaus keinerlei sonstige erweiterte bzw. zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen vorzusehen, wurden sowohl vom Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg, als auch vom Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken überprüft und mit deren Stellungnahmen vom 24.08.2012 Nr. 15-4354-48081/2012 bzw. vom 28.06.2012 Nr. 50 sowohl von den Berechnungsergebnissen als auch von der

Schlussfolgerung her vollinhaltlich bestätigt. Auch nach dortiger Ansicht ergeben sich über das beschriebene und vorgesehene Konzept der Seitenablagerungen und der Spritzschutzwände hinaus im gesamten Trassenbereich keinerlei weitere oder darüber hinausgehende Ansprüche auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen. Daher hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an der Richtigkeit des Ergebnisses der durchgeführten Lärmberechnungen zu zweifeln und dem Vorhabenträger zur Durchführung weitergehender Schallschutzvorkehrungen zu verpflichten. Die untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Lichtenfels hat in ihrer Stellungnahme vom 13.08.2012 ebenfalls keine Einwände aus der Sicht des Lärm- und sonstigen Immissionsschutzes geäußert.

Die prognostizierten vorhabenbedingten Lärmimmissionen liegen insgesamt in einer Größenordnung, die weder eine erhebliche Belästigung noch eine Gesundheitsbeeinträchtigung i.S. der 16. BImSchV besorgen lassen. Die Wahrnehmung von Verkehrslärm unterhalb dieser Grenzwerte ist als Ausfluss der Situationsgebundenheit des Eigentums hinzunehmen. Auch der Anspruch auf körperliche Unversehrtheit ist nur im Rahmen der Gesetze gewährleistet. Folglich kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger keine (zusätzlichen) Anstrengungen in Bezug auf den Lärmschutz auferlegen, die zu einer weitergehenden Grenzwertunterschreitung führen würde.

Die vom Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 28.06.2012 vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde ohne Abstriche als Auflagen unter Teil A Ziffern 3.4.1 bis 3.4.4 aufgenommen. Diese Nebenbestimmungen betreffen die Ausgestaltung bereits geplanter Schutzmaßnahmen bzw. den Lärmschutz in der Bauphase und stellen insoweit keine Anspruchsgrundlage auf Herstellung besonderer oder zusätzlicher Lärmvorsorgemaßnahmen dar.

Die von dort weiter ausgesprochene Empfehlung, die geplanten Spritzschutzwände (BV-Nrn. 190 und 191) beiderseits des Brückenbauwerkes BW 11-2 zur Querung des Maines und der Bahnlinie Bamberg-Hof straßenseitig absorbierend zu verkleiden, wurde bereits in der Planung des Vorhabenträgers berücksichtigt. In Spalte 5 von lfd.Nrn. 190 und 191 BV ist bereits festgelegt, dass die beiden Spritzschutzwände mit einer Höhe von 2,40 m über Fahrbahngradiante jeweils nicht reflektierend ausgeführt werden. Diese Festlegung wurde auch bei den lärmtechnischen Berechnungen im Bereich von Horb berücksichtigt (Planunterlage 11.1 Ziffer 5.1 auf Seite 10), wonach die als hochabsorbierend ausgestaltete Spritzschutzwand einen Reflexionsverlust von - 8 dB(A) gewährleistet. Eine ergänzend vorgenommene vergleichsweise Berechnung hat ergeben, dass eine Ausführung der geplanten Spritzschutzwand auf dem Bauwerk 11-2 auch mit allerdings lärmreflektierend wirkenden transparenten Wänden erfolgen könnte, ohne dass es dabei zu einer Lärmgrenzwertüberschreitung an den betrachteten Wohngebäuden in Horb kommen würde. Die errechneten Immissionswerte



betragen am vorhandenen Gebäudebestand zwischen 57 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Die Lärmpegelerhöhung würde bei dieser Ausführungsart gegenüber der vorgesehenen Ausführungsart um bis zu 2 dB(A) höher liegen. Beim Immissionsort 59, einem unbebauten Grundstück im Bereich des erweiterten Baugebietes von Horb, würde sich eine Lärmbelastung von 57 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts ergeben, womit der Nachtimmissionsgrenzwert geringfügig überschritten würde. Wegen der sich dann für alle Wohngebäude in Horb ergebenden, allerdings jeweils weiter unter den Immissionsgrenzwerten liegenden Verschlechterung der Lärmsituation wurde dieser Lösung nicht nähergetreten und der bereits in den Antragsunterlagen vorgesehenen hoch absorbierenden Bauweise der vorgesehenen Spritzschutzwände der Vorzug gegeben.

Die im Anhörungsverfahren sonst noch erhobenen Forderungen und Einwendungen zum Problembereich Lärmschutz und Immissionsschutz werden zurückgewiesen.

Die vom Vorhabenträger ermittelten Lärmpegel sind Mittelungspegel. In diese fließen zwar auch Spitzenpegel gewichtet ein. Kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel sind aber in diesem Sinne nicht schädlich. Auch dass sich an einzelnen Streckenabschnitten an einzelnen Tagen höhere Lärmpegel ergeben können, ist insofern unerheblich. Derlei Einwände sind damit ebenfalls nicht geeignet, zusätzliche Lärmvorsorgemaßnahmen zu begründen.

Die Lärmorientierungswerte der DIN 18005 sind -wie bereits ausgeführt- 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 i.S. von § 41 BImSchG durch eine 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 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 Einwander alle maßgeblichen Faktoren einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topografie, 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. Auch wird bei den Berechnungen von einer ganzjährigen Inversionswetterlage ausgegangen, die ebenfalls "schallverstärkend" wirkt. Für die komplexe Lärmberechnung wurden computergestützte Daten verwendet, die das Bayer. Landesamt für Umwelt bzw. das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken 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. Die Annahmen und Ergebnisse dieser Verkehrsprognose wurden vom Verkehrsgutachter schlüssig und nachvollziehbar dargelegt. Substanzielle Einwendungen hiergegen, die die Annahmen und Ergebnisse dieses Verkehrsgutachtens schlüssig erschüttern bzw. widerlegen könnten, wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen.

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 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes des Grundstückes stehen dem Eigentümer diesbezüglich nicht zu (siehe hierzu auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95 zur BAB A 99).

Im vorliegenden Fall wurde für den gesamten Planfeststellungsabschnitt die Verwendung eines lärmmindernden 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 lärmmindernde Beläge zum Einsatz kommen (vgl. Auflage 3.4.1 unter Teil A des Beschlusstextes). Zurückzuweisen war in diesem Zusammenhang die Anregung bzw. die Forderung nach Verwendung eines offenporigen, besonders lärmmindernden Asphalt (sog. Drain- bzw. "Flüsterasphalt"). Die dadurch mögliche, über die bautechnische Standzeit des Belages allerdings abnehmende Reduzierung der Lärmimmissionen ist im vorliegenden Fall 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.

Die Vorgabe einer verbindlichen zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h auf der neuen vierstreifigen B 173 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr obliegt gemäß § 44 StVO die Festsetzung der zulässigen Geschwindigkeit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Aus Lärmschutzgründen wäre sie auch nicht notwendig. Bei den vorgenommenen Immissionsberechnungen nach der RLS-90 wurde für die vierstreifigen Abschnitte der B 173 eine Geschwindigkeit für Pkw von 130 km/h zugrunde gelegt. Hierbei ergeben sich keine Lärmgrenzwertüberschreitungen.

Ein Lärmschutzanspruch nach der 16. BImSchV besteht lediglich für eine bestehende schützenswerte Bebauung sowie für ein durch einen bestehenden Bebauungsplan festgesetztes Gebiet (Art. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV). Für noch nicht konkret geplante Wohnbaugebiete bzw. für lediglich im Flächennutzungsplan dargestellte mögliche bauliche Erweiterungsflächen

ohne konkrete Bebauungsabsichten bzw. für lediglich künftige Bebauungskonzepte ist (noch) keine Schutzbedürftigkeit i.S. der 16. BImSchV vorzusehen. Insoweit waren evtl. künftige Planungen (wie z.B. von der Gemeinde Hochstadt angesprochen) in diesem Planfeststellungsverfahren unter dem Gesichtspunkt einer ausreichenden Lärmvorsorge nicht zu berücksichtigen.

Die DIN 18005 war diesbezüglich -wie bereits ausgeführt- als Anspruchsgrundlage für die Anordnung bzw. Durchführung weiterer Lärmschutzvorkehrungen nicht anzuwenden.

Nachdem im Bereich von Hochstadt (wie auch im Siedlungsbereich anderer Gemeinden) keine Lärmgrenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, war auch eine "Teileinhausung" der Trasse im Ortsbereich von Hochstadt nicht anzuordnen. Dies wäre im vorliegenden Fall eine unverhältnismäßige Maßnahme und damit auch keine bei der Variantenprüfung eingehender zu überprüfende Trassenalternative gewesen. Diese Teileinhausung kann somit auch als denkbare Trassenalternative ohne eingehendere Überprüfung ausgeschlossen werden. Da bereits bei der vorgesehenen offenen Bauweise für den Bau der B 173 neu alle gesetzlichen Regelungen hinsichtlich eines ausreichenden Immissionsschutzes eingehalten werden und keine technischen oder topografischen Anforderungen einen Tunnel erfordern, besteht für den Vorhabenträger kein Anlass, hierfür unwirtschaftliche Mehrkosten beim Bau und beim künftigen Betrieb der B 173 neu zu übernehmen.

Die geplanten Einschnittstiefen der B 173 neu im Bereich zwischen Bau-km 9+100 und Bau-km 10+700 bewegen sich in der Achse der Fahrbahntrasse zwischen ca. 3 m und 11 m. Durch das in Richtung Norden fallende Gelände sind zum Teil nur Einschnittstiefen von 1,8 m vorhanden. Geht man davon aus, dass ein Straßentunnel in Deckelbauweise in diesem Bereich auch eine ausreichende Erdüberdeckung von ca. 1,5 m für eine Begrünung erhalten müsste, wäre dafür ein Mindestabstand zwischen Gelände und Oberkante Fahrbahn von ca. 7,5 m erforderlich. Dies bedeutet, dass ohne künstliche Aufschüttung ein Tunnel nur im Streckenbereich zwischen Bau-km 10+400 bis Bau-km 10+740 möglich wäre. Die Tunnellänge würde damit nur rd. 340 m betragen, was allerdings dennoch einen unverhältnismäßigen Mehraufwand bedeuten würde.

Zwischen Bau-km 9+100 und 10+700 ist auch aus naturschutzfachlichen Gründen keine sog. Grünbrücke erforderlich, da südlich von Bau-km 9+400 zwar das Wäldchen "Hege" vorhanden ist, an das nördlich der Trasse kein ökologisch zu vernetzender Lebensraum anschließt, sondern Wiesen und Äcker sowie der Ortsrand von Hochstadt. Im weiteren Streckenverlauf nach Osten sind beiderseits der Trasse Äcker und einzelne Wiesen sowie die Ortsränder von Wolfsloch und Hochstadt vorhanden, wofür ebenfalls keine

ökologische Vernetzung mittels einer Grünbrücke erforderlich ist. Die Aufwendungen hierfür wären damit ebenfalls unverhältnismäßig.

#### 3.5.4.2 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 dadurch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung -RLuS 2012- 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 von 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 Bad-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 (6,00 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freien Ausbreitungsmöglichkeiten der Immissionen erreicht werden kann.

Die Richtlinien RLuS 2012 beschreiben ein Verfahren, mit dessen Hilfe eine Abschätzung der Auswirkungen verkehrsplanerischer Veränderungen auf die Immissionsbelastung an Straßenabschnitten möglich ist.

Mit Hilfe eines aus Regressionsgeraden bestehenden Gleichungssystems, das auf einem aus Erfahrung gewonnenen Ausbreitungsmodell für zwei- und mehrstreifige Straßen mit keiner oder nur aufgelockerter Bebauung beruht, kann die durch das neue Straßenprojekt verursachte verkehrsbedingte Zusatzbelastung ermittelt werden. Dabei setzt sich die Gesamtbelastung zusammen aus der vorhandenen Vorbelastung plus der neu induzierten verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Im vorliegenden Fall wurde die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV bei dem der Trasse am nächsten gelegenen Gebäude (Anwesen Hauptstraße 10 in Redwitz an der Rodach) untersucht. Dieses Gebäude liegt ca. 120 m vom künftigen Fahrbahnrand der künftigen B 173 neu entfernt. Die sonstige Bebauung hat einen Abstand von über 200 m zur künftigen B 173 und liegt damit bereits außerhalb des Abschnittsbereiches der RLuS 2012.

Die in Planunterlage 11.2 - Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung - aufgeführten Rechenergebnisse zeigen und belegen, dass die maximalen Grenzwertüberschreitungen für NO<sub>2</sub> (max. 18 Überschreitungen, hier drei Überschreitungen) und PM<sub>10</sub> (max. 35 Überschreitungen, hier zehn Überschreitungen) eingehalten werden.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat somit ergeben, dass sie an den der Straßen nächstgelegenen Wohnhäusern 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 im Trassenumfeld ist somit nicht zu erwarten.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastungen sind daher im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich. Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken sowie das Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg, haben in ihren Stellungnahmen vom 28.06.2012 bzw. vom 24.08.2012 diese Bewertung bestätigt. Damit wird für die neu betroffenen Wohngebäude in Trassennähe der künftigen zweibahnigen Neubaustrecke der B 173 neu keine neu induzierte verkehrsbedingte Zusatzbelastung durch den Betrieb der Neubaustrecke 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.

Auch ein negativer Einfluss auf die landwirtschaftliche Tierhaltung (insbesondere durch Lärm- und Lichteinwirkungen) ist durch die ausreichend weit von den Stallgebäuden entfernte bzw. durch Wälle und/oder Wände abgeschirmte Straßenführung der B 173 neu nicht zu erwarten.

Im Verlauf der bestehenden B 173 sind in den letzten Jahren mehrere Aussiedlerhöfe in unmittelbarer Straßennähe errichtet worden. Nachteilige Auswirkungen auf die Tierhaltung in diesen Höfen sind bisher nicht bekannt geworden bzw. geltend gemacht worden.

#### 3.5.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten zur Herstellung und Unterhaltung der Straßen sind vorliegend nicht unzulässig.

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Für die Abschätzung des vorhabenbedingten Schadstoffeintrags in den Boden kann zunächst auf die Untersuchung zum Schutzgut Boden in der Planunterlage 16 und hier insbesondere der Planunterlage 16.1 und 16.2 Blatt 3 Bezug genommen werden. Danach lässt sich festhalten, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trassen, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trassen, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in

den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Eine Minimierung des Schadstoffeintrages wird durch die Begrünung der neu entstehenden Böschungen entlang der gesamten Ausbau- bzw. Verlegungsstrecke erreicht (vgl. Planunterlagen 12.1 und 12.3.2, sowie Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5). Die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs dürften infolge gesetzlicher Maßnahmen und Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik außerdem künftig weiter abnehmen.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG (insbesondere eine Überschreitung von in der BBodSchV, Anhang 2, gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten) ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich.

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.

Die vorstehenden Erwägungen gelten für alle im Zuge des künftigen Straßenverkehrs zu erwartenden Schadstoffbelastungen, wie Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe oder Streusalzeinträge.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern, und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse.

Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der B 173 neu ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen.

Insofern ist festzustellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beiderseits der Trasse konzentriert und mit



zunehmender Entfernung davon sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, nur verlagert. Der betriebs- und unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalztlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse der B 173. Die vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen belegen, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden- Pflanzen-Tier-Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

In welcher Größenordnung künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffeintrags erfolgen werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der BBodSchV festgelegten Vorsorgewerte eingehalten - wovon jedoch auszugehen ist - oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach dem (Aus-)Bau der B 173 noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung damit nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb des neu zu bauenden Straßenabschnittes wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1. oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies - auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks - verhältnismäßig ist (vgl. § 7 Satz 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebes der B 173 zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass der vorhabenbedingte Schadstoffeintrag in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden.

Die Auflage A.3.3.3.1 trägt einer Anregung des Bayer. Landesamtes für Umwelt, Augsburg, in seiner Stellungnahme vom 24.08.2012 zum Geotopschutz Rechnung. Das genannte Geotop ist bereits in der Planung berücksichtigt (Planunterlagen 12.1 und 16.2 Blatt 3). Danach bleibt der bestehende Aufschluss im Coburger Sandstein im Zuge der Bauausführung unverändert erhalten.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, unter den in der Auflage A.3.3.3.1 genannten Voraussetzungen ggf. weitere Aufschlüsse sichtbar zu machen.

Der weiteren Anregung des Landesamtes für Umwelt, aus Gründen des vorsorgenden Bodenschutzes die vorgesehenen Retentionsflächen auf "minderwertigere" Bodenflächen zu verlegen, konnte jedoch aus vorrangigen wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gesichtspunkten nicht nachgekommen werden.

Die Standorte und die Größe der vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen wurden in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach festgelegt. Gemäß den Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes muss der Retentionsraum ortsnah wieder dort geschaffen werden, wo der Eingriff in die bestehenden Überschwemmungsgebiete erfolgt. Daher ist eine Verlegung außerhalb dieser Gebiete nicht möglich und dort aus wasserwirtschaftlicher Sicht auch nicht wirksam. Des Weiteren ist der Retentionsraumausgleich eng mit dem naturschutzfachlichen Ausgleich verknüpft. Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG wurde bei der Planung der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend auch auf die agrarstrukturellen Belange der Landwirtschaft geachtet. Insbesondere wurden deshalb die Ausgleichsmaßnahmen soweit wie möglich auf Flächen, die sich bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, gelegt. Veränderungen im hydraulischen und naturschutzfachlichen A/E-Konzept würden sich damit im Ergebnis negativ auf die Belange der Landwirtschaft auswirken.

Die kombinierten Ausgleichsmaßnahmen sind auf den wasserwirtschaftlich, naturschutzfachlich und eigentumsrechtlich weitest möglich optimierten Flächen untergebracht. Eine Verlegung auf Flächen mit "minderwertiger Bodenfunktionsbewertung" kommt damit nicht in Betracht, weil vorrangige Gründe des öffentlichen Interesses dagegen sprechen.

Der weiteren Anregung des Landesamtes für Umwelt, im Zuge der Herstellung der Retentionsraumfläche nördlich von Trieb auf eine möglichst quantitative Verwertung des Rohstoffs der unverritzten Fläche zu achten, wird seitens des Vorhabenträgers gefolgt. Danach ist seitens des Vorhabenträgers vorgesehen, bei der Herstellung der Retentionsraumfläche R1, die gleichzeitig auch als Ausgleichsmaßnahme A2 fungiert und zusätzlich als Kohärenzsicherungsmaßnahme für die Vogelart Rohrweihe dient, die

Rohstoffe, soweit möglich entsprechend ihrer Eignung möglichst hochwertig zu verwerten.

Die dortige Bodenentnahme erfolgt entsprechend den wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen und berücksichtigt zusätzlich den Massenbedarf der geplanten Straße.

### 3.5.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

#### 3.5.5.1 Schutzgebiete, geschützte Flächen

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

##### 3.5.5.1.1 Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach"

Der von der Straßenbaumaßnahme betroffene Raum umfasst die Teilfläche 02 des insgesamt 872 ha großen FFH-Gebietes DE 5833-371 mit einer Gesamtgröße von 713 ha. Funktionelle Beziehungen zum Teilgebiet 01 dieses FFH-Gebietes oder auch anderer Natura 2000-Gebiete bestehen insbesondere durch die trennende Wirkung des Siedlungsgebietes Burgkunstadt/Altenkunstadt nicht. Die Teilfläche 1 mit einer Größe von 159 ha befindet sich ca. 1,5 km südöstlich der Teilfläche 2. Nachteilige Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen dieser weiteren Teilräume können somit ausgeschlossen werden.

Vom Europäischen Vogelschutzgebiet DE 5931-471 ist von insgesamt vier Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 3217 ha die Teilfläche 02 mit einer Größe von 1.517 ha betroffen.

Wie bereits oben unter C.1.3 dargelegt, war im vorliegenden Fall für beide Natura 2000-Gebiete zunächst eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen mit dem (Zwischen-)Ergebnis, dass die Verwirklichung des beantragten Straßenbauvorhabens mehrere Lebensraumtypen des FFH-Gebietes bzw. den Bestand der Rohrweihe im genannten Vogelschutzgebiet beeinträchtigen würde und damit das Straßenbauvorhaben gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG (zunächst einmal) grundsätzlich unzulässig wäre.

##### 3.5.5.1.1.1 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Projekt jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG).

Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336-358).

Im Hinblick darauf, dass das geplante Straßenbauvorhaben zumindest in Teilbereichen direkt in den beiden Natura 2000-Gebieten verläuft und somit auch direkte Beeinträchtigungen der geschützten Lebensraumtypen (LRT) bzw. Arten gewissermaßen auf der Hand liegen und auch evtl. Summationswirkungen mit anderen Projekten oder Plänen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden können, war die Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung, wie bereits unter C.1.3 der Gründe angeführt obligatorisch. Auf die Durchführung einer FFH-Vorprüfung konnte daher verzichtet werden.

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder im Zusammenwirkung mit anderen hinreichend verfestigten Plänen oder Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen der genannten Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des Straßenbauvorhabens die von dem Vorhabenträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336-358).

Gegenstand der vom Vorhabenträger eingereichten und von der Planfeststellungsbehörde festgestellten Planunterlagen sind die in Planunterlage 12.5 enthaltenen Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) für das FFH-Gebiet DE 5833-371 sowie die in Planunterlage 12.6 enthaltenen Unterlagen zur Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung (Vogelschutz-VP) für das Vogelschutzgebiet DE 5931-471.

In diesen naturschutzfachlichen Unterlagen werden als Prüfaspekte die Lebensraumtypen (LRT) und die Arten nach den Anhängen der FFH-Richtlinie bzw. der V-RL im "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich die zu betrachtenden Projektwirkungen auf ein Natura 2000-Gebiet ergeben können) betrachtet. Die Verträglichkeitsuntersuchungen umfassen zwar grundsätzlich

das gesamte FFH-Gebiet bzw. Vogelschutzgebiet; bei der detaillierten Auswirkungsprognose werden allerdings in erster Linie die o.g. Teilbereiche dieser Gebiete betrachtet, in denen sich das beantragte Straßenbauvorhaben nachteilig auswirkt bzw. nachteilig auswirken kann. Sowohl sachlicher und fachspezifischer Inhalt als auch der Umfang der festgestellten Verträglichkeitsuntersuchungen (Planunterlagen 12.5 und 12.6) sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu aus naturschutzfachlicher Sicht Stellungnahmen der höheren und der unteren Naturschutzbehörde eingeholt. Beide Fachbehörden teilen den Inhalt und die Ergebnisse der beiden Verträglichkeitsuntersuchungen. Die höhere Naturschutzbehörde führt in ihrer Stellungnahme vom 20.08.2012 Nr. 51-8681 dazu aus, dass "die beiden Verträglichkeitsprüfungen sorgfältig und sachgerecht bearbeitet sind. Die Datenlage ist aktuell und die Kartierungen sind qualifiziert. Die beiden Gutachten orientieren sich am Leitfaden zur FFH-VP im Bundesfernstraßenbau. Die Erhaltungsziele und Sachdaten des Standarddatenbogens (d.h. der Prüfungsmaßstab) sind aktuell und korrekt dargestellt. Die Auswahl der charakteristischen Arten ist sachgerecht. Evtl. Summationswirkungen wurden recherchiert und berücksichtigt. Das Gutachten argumentiert sachlich und fachlich und ist transparent. Die Methodik ist nachvollziehbar. Der Gutachter arbeitet verbalargumentativ, d.h. er bildet sein Urteil nach Diskussion bezogen auf den konkreten Einzelfall (Überlebensfähigkeit einer Art im Gebiet bzw. Ausdehnung und Unversehrtheit eines Lebensraumtyps). Die fachlichen Entscheidungen sind fundiert, begründet und verhältnismäßig.

Ohne Zweifel wird das Vorhaben auch bei der Variante Süd (gemäß Variantenvergleich noch die schonendste Trasse) zu erheblichen Beeinträchtigungen bei einer ganzen Reihe von Lebensraumtypen und Arten des FFH- und Vogelschutzgebietes führen, welche auch durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht in den Griff zu bekommen sind. Ursache dafür ist die mittige Durchschneidung eines zusammenhängenden großen, derzeit ruhigen Kernlebensraumes, der sich auch in Zukunft noch besser entwickeln wird (fortschreitende Sukzession im aktuellen und im geplanten Kiesabbau). Es sind uns keine realistischen schonenderen Alternativen bekannt."

Die untere Naturschutzbehörde schreibt in ihrer Stellungnahme vom 13.08.2012 hierzu, dass "ein Vorentwurf der Planung einschließlich notwendiger Erhebungen und Prüfungen (Kartierungen, Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, landschaftspflegerischer Begleitplan) bereits im Jahr 2009 vorgelegen hat, der dann noch weiter bearbeitet wurde. Zwischen 2010 und 2011 wurden z.B. die Grundlagendaten fortlaufend aktualisiert und die technische Planung optimiert, um die Eingriffe in FFH- und Vogelschutzgebiet sowie in weitere ökologisch wertvolle Bereiche zu minimieren. Die untere und höhere Naturschutzbehörde waren in diese Prozesse eingebunden, so dass eine

Übereinstimmung weitgehend erreicht werden konnte. Die nun vorliegende Gesamtplanung ist äußerst ausführlich und sachgerecht erstellt worden, einschließlich aller dazu notwendigen Erhebungen und Prüfungen."

#### 3.5.5.1.1.2 Gebietsbezogene Erhaltungsziele der Schutzgebiete

##### a) Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 5833-371

Gebietsbezogene Erhaltungsziele auf der Grundlage des Standard-Datenbogens sind von der zuständigen höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken für das FFH-Gebiet "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" (Stand: 19.02.2016) wie folgt formuliert worden. Dort sind -kurz skizziert- folgende Ziele vorgesehen:

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der störungsarmen und wenig zerschnittenen Talauen des Mains zwischen Theisau und Lichtenfels mit den charakteristischen Gewässern, Feuchtgebieten, Verlandungs- und Röhrichtzonen und großflächigem, extensiv genutztem Grünland sowie einem landesweit bedeutsamen Schwerpunktorkommen der beiden Ameisenbläulinge. Erhalt des Wasserhaushaltes der Auen (hohe Grundwasserstände). Erhalt der Funktion als überregionale Vernetzungsachse sowie der Beziehungen zu benachbarten Natura 2000-Gebieten, insbesondere den Talabschnitten von Steinach und Rodach sowie den Mausohrkolonien in Hochstadt und Schney.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions, insbesondere krautreicher Baggerseen und Altwässer mit ihrer biotopprägenden Wasserqualität.
- Erhalt der Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion sowie der Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation des Chenopodion rubri p.p. und des Bidetion p.p.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Mageren Flachlandmähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) in ihren unterschiedlichen Ausprägungen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Schlucht- und Hangmischwälder (Tilio-Acerion) mit ihrem Struktureichtum sowie ihrer natürlichen, vielfältigen Bestands-, Alters- und Baumarten-Zusammensetzung.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bibers im Main mit seinen Auenbereichen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Schlammpeitzgers.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Grünen Keiljungfer.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings.
- Erhalt ggf. der Vorkommen der Schmalen Windelschnecke.

Zu den einzelnen Details wird auf die jeweiligen Darstellungen unter Kap. 2.2.2 der Planunterlage 12.5.1 verwiesen.

b) Erhaltungsziele des Europäische Vogelschutzgebietes DE 5931-471

Die gebietsbezogenen Erhaltungsziele für das Europäische Vogelschutzgebiet "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" lauten nach der ehemaligen Anlage 1 der Vogelschutzgebietsverordnung -VoGEV- a.f., nunmehr seit 01.04.2016 aufgegangen in der Bayer. Natura 2000-Verordnung, wie folgt:

- Erhalt oder Wiederherstellung der Bestände von Löffelente, Knäkente, Schnatterente, Tafelente, Weißstorch, Wachtel, Haubentaucher, Zwergtaucher, Rohrdommel, Graureiher, Silberreiher, Rohrweihe, Schwarzmilan, Rotmilan, Wespenbussard, Baumfalke, Wasserralle, Wachtelkönig, Tüpfelsumpfhuhn, Flussregenpfeifer, Kiebitz, Bekassine, Flussuferläufer, Turteltaube, Eisvogel, Schwarzspecht, Neuntöter, Beutelmeise, Uferschwalbe, Schlagschwirl, Drosselrohrsänger, Schilfrohrsänger, Teichrohrsänger, Nachtigall, Blaukehlchen, Grauammer, Schafstelze, Pirol, Gartenrotschwanz, Braunkehlchen und Dorngrasmücke und deren Lebensräume, insbesondere der naturnahen Flüsse und deren Auen, u.a. mit renaturierten Bereichen, teilweise regelmäßig überschwemmten Wiesen, Auwäldern, Kiesbänken, Steilufeln, Teichen (Nassanger), zahlreichen Baggerseen und Abbaustellen, als Brut-, Nahrungs- und Durchzugsgebiet.

Auf dieser Grundlage sind von der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken unter dem Stand vom 19.02.2016 folgende gebietsbezogenen Erhaltungsziele formuliert worden:

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchtgebiete und Gewässerlebensräume der Mainaue sowie der unteren Rodach und Steinach als Brut-, Aufzucht-, Rast- und Überwinterungsgebiete für Wiesenbrüter, Wat- und Wasservögel, insbesondere Erhalt des Gebiets als Teilbereich eines bayernweit bedeutenden Brutvorkommens des Blaukehlchens sowie der Schwerpunktorkommen des Eisvogels und der Rohrweihe. Gewährleistung der Störungsarmut oder -freiheit zur Brut-, Aufzucht, Zug- und Rastzeit. Erhalt ggf. Wiederherstellung von Ruhezone an den Gewässern. Erhalt zusammenhängender, nicht von Straßen, Wegen, Freileitungen o.ä. Strukturen zerschnittener Auen- und Wiesenkomplexe.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der großflächigen, extensiv genutzten Grünlandbereiche, insbesondere durch Erhalt der Wiesen in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungsformen (Wachtel, Kiebitz, Wiesenschafstelze). Erhalt eines Nutzungsmosaiks mit differenzierten Mahdterminen und Strukturen unterschiedlicher Höhe und Dichte, z.B. für Weißstorch und Wachtelkönig. Erhalt ggf. Wiederherstellung niedrigwüchsiger Wiesen, Brachestreifen, Schilfinselfen, Hochstauden, Einzelbüschen und Pfähle als Deckung im Winter und Frühjahr ggf. Brutplätze sowie Sing- und Übersichtswarten z.B. für Graumammer, Braunkehlchen und Bekassine. Erhalt des natürlichen Bodenreliefs, insbesondere von Seigen, Senken, Flutmulden und Kleingewässern in den Nahrungshabitaten des Wespenbussards, Weißstorchs, Silberreihers und Graureihers. Erhalt eines naturnahen Gewässerregimes in der Aue.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichend großer Gewässerabschnitte, insbesondere von Flachwasserbereichen an Stillgewässern und Schlammteichen als Rast- und Nahrungsplätze für durchziehende Wat- und Wasservögel (Knäkente, Löffelente, Schnatterente, Tafelente, Haubentaucher, Zwergtaucher, Bekassine, Flussregenpfeifer und Flussuferläufer), aber auch für Tüpfelsumpfhuhn und Wasserralle. Erhalt des Uferbewuchses, insbesondere von Strauch- und Röhrichtsäumen als Bruthabitat des Blaukehlchens. Erhalt von frühen Sukzessionsstadien der Verlandung an den Brutplätzen des Blaukehlchens.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Verlandungs- und Röhrichtbereiche als Brut- und Rastgebiete für Wasservögel (Knäkente, Löffelente, Schnatterente, Tafelente, Haubentaucher, Zwergtaucher) und Röhrichtbewohner, insbesondere aber Erhalt möglichst großflächiger, reich gegliederter Schilfzonen als Bruthabitat der Rohrweihe und als Lebensraum zahlreicher weiterer Arten wie Graureiher, Silberreiher, Tüpfelsumpfhuhn, Rohrdommel,



Wasserralle, Teichrohrsänger, Schilfrohrsänger und Drosselrohrsänger. Erhalt eines Mindestwasserspiegels ggf. Flachwassers in wesentlichen Teilen der Röhrichte ggf. Verlandungszonen.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Fließgewässerdynamik am Main und den anderen Flüssen mit der Entstehung von natürlichen Abbruchkanten, Steilwänden und Kiesbänken als Brutmöglichkeiten für Eisvogel, Uferschwalbe, Flussuferläufer und Flussregenpfeifer. Schutz und Erhalt vorhandener und potenzieller Brutplätze.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auwälder und Feldgehölze einschließlich eines hohen Alt- und Totholzanteils. Erhalt einer ausreichenden Anzahl von Höhlenbäumen sowie von Horstbäumen für Greifvögel, z.B. Rotmilan, Schwarzmilan und Baumfalke. Erhalt ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, insbesondere zur Brut- und Aufzuchtzeit (Radius in der Regel 200 m). Erhalt der Ufergehölze und Auwald-Sukzessionsflächen als Habitate für Pirol, Nachtigall, Beutelmeise und Schlagschwirl.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Biotopqualität der Kulturlandschaften mit Brachestreifen, Einzelgehölzen, Hecken und weiteren Strukturelementen als Lebensraum für Neuntöter, Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Grauammer und Turteltaube sowie als Jagdgebiet für Rohrweihe, Baumfalke, Rotmilan und Schwarzmilan.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Biotopqualität jetziger und künftiger Abbaustellen als wichtige Lebensräume für die Beutelmeisen- und Blaukehlchen-Population am oberen Main sowie für Zugvogelarten wie Uferschwalbe und Flussregenpfeifer.

Zu den einzelnen Details wird auf die Darstellungen unter Kap. 2.2.2 der Planunterlage 12.6.1 verwiesen.

c) Übersicht über die Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie

Das FFH-Gebiet "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" zeichnet sich nach den Angaben im Standard-Datenbogen bezüglich der betroffenen Teilfläche 02 durch das Vorkommen folgender Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie aus:

- |          |  |
|----------|--|
| LRT 3150 | Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions                        |
| LRT 3260 | Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho- |

## Batrachion

- LRT 3270 Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.
- LRT 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
- LRT 6510 Magere Flachlandmähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)
- prioritären Auen-Wälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*  
LRT 91E0\* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)

Bezüglich des jeweiligen Flächenanteils, der Repräsentativität, der relativen Fläche, des Erhaltungszustandes, der zum Erhalt jeweils zu beachtenden Maßgaben etc. wird auf die detaillierten Angaben unter Kap. 2.2.3 und Kapitel 4.3.3 der Planunterlage 12.5.1 verwiesen.

## d) Überblick über die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie

Im Teilgebiet 02 des FFH-Gebietes "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" kommen von den in Anhang II der FFH-Richtlinie genannten Arten nach den Angaben im Standard-Datenbogen (mit folgender Artenkennziffer) vor:

Art 1337:	<i>Castor fiber</i>	Biber
Art 1061:	<i>Maculinea nausithous</i>	Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
Art 1059:	<i>Maculinea teleius</i>	Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling
Art 1145:	<i>Misgurnus fossilis</i>	Schlammpeitzger
Art 1014:	<i>Vertigo angustior</i>	Schmale Windelschnecke

Bezüglich der jeweiligen Lebensraumsansprüche, der Population, des Erhaltungszustandes und der Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatslemente, der Isolierungsgrad der Population etc. wird auf die detaillierten Ausführungen unter Kapitel 2.2.4 und Kapitel 4.3.4 der Planunterlage 12.5.1 verwiesen.

## e) Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL

Im Standard-Datenbogen des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 5931-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" werden eine Reihe von Arten nach Anhang I der V-RL genannt. Im Einzelnen sind dies (nach Kennziffer notiert):

A612: Blaukehlchen

A229:	Eisvogel
A338:	Neuntöter
A688-B:	Rohrdommel
A081	Rohrweihe
A074:	Rotmilan
A073:	Schwarzmilan
A698:	Silberreiher
A119:	Tüpfelsumpfhuhn
A122:	Wachtelkönig
A667-A	Weißstorch
A072	Wespenbussard

Eine ausführliche Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatelemente, den Isolierungsgrad der Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet etc. befindet sich in Kapitel 4.4.2 der Planunterlage 12.6.1, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

- f) Übersicht über die regelmäßig auftretenden Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL

Der Standard-Datenbogen nennt etliche regelmäßig auftretende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL, die nicht im Anhang I der V-RL aufgeführt sind. Im Einzelnen sind das (nach der jeweiligen Kennziffer):

A099:	Baumfalke
A153:	Bekassine
A336:	Beutelmeise
A275:	Braunkehlchen
A307:	Dorngrasmücke
A298:	Drosselrohrsänger
A726:	Flussregenpfeifer
A168:	Flussuferläufer
A274:	Gartenrotschwanz
A746:	Grauammer
A699:	Graureiher
A691:	Haubentaucher
A142:	Kiebitz
A055:	Knäkente
A056:	Löffelente

A271:	Nachtigall
A337:	Pirol
A295:	Schilfrohrsänger
A291:	Schlagschwirl
A703:	Schnatterente
A059:	Tafelente
A297:	Teichrohrsänger
A210:	Turteltaube
A249:	Uferschwalbe
A113:	Wachtel
A718:	Wasserralle
A260:	Wiesenschafstelze
A690:	Zwergtaucher

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumsansprüche, die Population, den Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der Habitatelemente, den Isolierungsgrad der Population im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet etc. befindet sich in Kapitel 4.4.3 der Planunterlage 12.6.1, auf die an dieser Stelle ebenfalls verwiesen wird.

#### 3.5.5.1.1.3 Beschreibung des Vorhabens, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, Zusammenwirken mit anderen Projekten

##### a) Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme wird auf die Ausführungen unter Teil B.1 und C.3.4 sowie C.3.5.3 der Gründe Bezug genommen. Im Übrigen wird hierzu auf die festgestellten Planunterlagen 1 -Erläuterungsbericht-, 7 -Bauwerkstagepläne- und Planunterlage 7.2 -Bauwerkverzeichnis- verwiesen.

##### b) Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenauswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes auslösen. Als Bewertungskriterien sind für Lebensräume i.S.d. Anhanges I der FFH-RL die Struktur des Lebensraumes (Beschreiben der Kriterien des Lebensraumes im Gebiet einschließlich Flächengröße, Ausprägungsvielfalt und charakteristischer Arten), die Funktionen (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der beschriebenen Strukturen notwendig ist) und die Wiederherstellbarkeit

der Lebensräume heranzuziehen. Für die Arten des Anhanges II der FFH-RL sind als Bewertungskriterien die Struktur des Bestandes (Beschreiben der Kriterien der Population einschließlich Größe und Entwicklungstrends), die Funktion der Habitate des Bestandes (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der Art im Gebiet notwendig ist) sowie die Wiederherstellbarkeit der Habitate der Arten heranzuziehen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhanges I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL sind – analog zur Vorgehensweise für Arten des Anhanges II der FFH-RL – als Kriterien des günstigen Erhaltungszustandes die Struktur des Bestandes, die Funktion der Habitate, entsprechend der spezifischen ornithologisch relevanten Kriterien und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel zu Grunde zu legen.

Um in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura 2000-Gebiet vorkommenden und im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten letztendlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im Folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils nach einer sechsstufigen Skala bewertet:

- Keine Beeinträchtigung
- Geringer Beeinträchtigungsgrad
- Noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad
- Hoher Beeinträchtigungsgrad
- Sehr hoher Beeinträchtigungsgrad
- Extrem hoher Beeinträchtigungsgrad.

In einem zweiten Schritt wird die sechsstufige Skala des Beeinträchtigungsgrades in eine zweistufige Skala der Erheblichkeit transformiert und damit die Erheblichkeitsschwelle definiert. Die Einstufung des Beeinträchtigungsgrades erfolgt verbal-argumentativ bezogen auf Fläche-, Struktur- und Funktionsverluste der betroffenen Lebensräume nach Anhang I und ggf. deren charakteristischen Arten sowie der Arten nach Anhang II der FFH-RL unter Berücksichtigung belegter Orientierungswerte.

Danach werden die drei Stufen kein, geringer und tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad als nicht erhebliche Beeinträchtigungen und die drei übrigen Stufen hoher, sehr hoher und extrem hoher Beeinträchtigungsgrad als erhebliche Beeinträchtigungen bewertet.

Bei nicht erheblichen Beeinträchtigungen bleibt der Erhaltungszustand des Lebensraumtyps bzw. der Art oder Vogelart weiterhin günstig bzw. die Möglichkeit der Wiederherstellung ihres günstigen Erhaltungszustandes wird nicht erheblich eingeschränkt. Die Funktionen des FFH-Gebietes oder Vogelschutzgebietes innerhalb des Netzes Natura 2000 bleiben gewährleistet.

Als erheblich werden isoliert und/oder kumuliert auftretende Beeinträchtigungen mit hohem, sehr hohem und extrem hohem Beeinträchtigungsgrad eingestuft sowie die damit einhergehenden Beeinträchtigungen bzw. Verschlechterungen für den Lebensraum nach Anhang I bzw. die Art nach Anhang II bzw. die Vogelart bzw. deren Erhaltungsziele. Wegen der diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die ausführliche Beschreibung der einzelnen Stufen in den Kapiteln 5.1 der Planunterlagen 12.5.1 und 12.6.1 verwiesen.

c) Vorhabenbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die negativen Auswirkungen von vorhabenbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen und tragen somit zur Verträglichkeit des Vorhabens bei. Ist der Planungsträger in der Lage, durch Schutzvorkehrungen sicherzustellen, dass der Grad der Beeinträchtigung, den die FFH-RL bzw. die V-RL durch das Merkmal der Erheblichkeit kennzeichnet, nicht erreicht wird, so ist dem Integritätsinteresse, das nach der Konzeption der Richtlinie vorrangig zu wahren ist, Genüge getan. Denn aus der Sicht des FFH- bzw. Vogelschutzrechts spielt es keine Rolle, ob Auswirkungen, die durch ein Vorhaben verursacht werden, von vornherein als unerheblich einzustufen sind oder, für sich betrachtet, erheblich zu Buche schlagen, trotzdem aber keine Beeinträchtigungen i.S.d. Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie erwarten lassen, weil sie durch Schutzmaßnahmen so weit vermindert werden können, dass die bei der insoweit gebotenen schutzobjektbezogenen Betrachtungsweise als Gefährdungspotenzial nicht mehr in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2003, NVwZ 2003, 1253 – 1258; Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 – 125; Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 – 358).

Zur Vermeidung bzw. Schadensbegrenzung sind im vorliegenden Fall eine Fülle von verschiedenen Einzelmaßnahmen vorgesehen und in die Planung eingeflossen, die bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil C.2.1.3 im Einzelnen beschrieben wurden. Hierauf wird verwiesen. Eine Beschreibung dieser Maßnahmen ist im Einzelnen auch in Kapitel 4.3 der Planunterlage 12.1 sowie in den Kapiteln 3.4 der Planunterlagen 12.5.1 und 12.6.1 enthalten. Hierauf wird ebenfalls Bezug genommen.

Diese Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind in die Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die betroffenen Lebensraumtypen des Anhanges I bzw. Arten des Anhanges II der FFH-RL sowie auf die Arten des Anhanges I sowie nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL eingeflossen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen speziell für die betrachteten Natura 2000-Gebiete sind im Hinblick auf diese Bewertungen nicht erforderlich.

Auf die Ausführungen zum besonderen Artenschutz unter Teil C.3.5.5.2 wird ergänzend verwiesen.

d) Zusammenwirken mit anderen Projekten

Vorhaben können ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Voraussetzung für eine mögliche Kumulation von Auswirkungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind mögliche Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf das jeweils von dem zu prüfenden Vorhaben betroffene gleiche Erhaltungsziel. Hierbei kommt es nicht darauf an, dass das Erhaltungsziel durch die gleichen Wirkungsprozesse beeinträchtigt wird, sondern nur, dass es sowohl von dem zu prüfenden Vorhaben als auch von anderen Plänen und Projekten betroffen sein könnte.

Andere Pläne sind grundsätzlich erst dann relevant, wenn sie rechtsverbindlich, d.h. in Kraft getreten sind. Sie sind ausnahmsweise relevant, wenn sie wenigstens beschlossen wurden, ohne dass noch eine etwa einzuholende Genehmigung oder die Bekanntmachung vorliegt. Dem steht gleich, dass ein Bebauungsplan die Planreife nach § 33 BauGB erreicht hat. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung (§ 3 Nr. 4 ROG) sind nur dann relevant, wenn die zuständige Behörde eine befristete Untersagung ausspricht (§ 14 Abs. 2 ROG). Projekte sind erst dann zu berücksichtigen, wenn sie von einer Behörde zugelassen oder durchgeführt bzw. – im Falle der Anzeige – zur Kenntnis genommen werden. Dem steht der Fall der planerischen Verfestigung gleich, der dann vorliegt, wenn ein Projekt im Zulassungsverfahren entsprechend weit gediehen ist, z.B. das Anhörungsverfahren nach Art. 73 BayVwVfG oder nach §§ 8 ff. der 9. BImSchV eingeleitet ist (vgl. Nr. 5.2.5.5 des Leitfadens zur FFH-VP).

Die Ermittlungen des Vorhabenträgers haben im vorliegenden Falle ergeben, dass folgende Pläne oder Projekte existieren, die Schutzziele des FFH- und des Europäischen Vogelschutzgebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie der vierstreifige Ausbau und die Verlegung der B 173 auf diese einwirken könnten:

Bau der LIF 13 neu, 1. Bauabschnitt, Kiesabbau der Fa. Schramm im Bereich Trieb, der geplante Bau einer 380-kV-Leitung, das

Flurneuordnungsverfahren "Mainroth", der Bau einer Fischaufstiegshilfe am Main am Wehr Hochstadt, der beabsichtigte Bau von Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich Michelau in der Größenordnung von 0,235 ha, das LIFE-Natur-Projekt Trieb, das LIFE-Natur-Projekt Hochstadt am Main sowie das LIFE-Natur-Projekt Redwitz a.d. Rodach.

Eine genauere Beschreibung dieser Projekte und Pläne findet sich in Kapitel 6 der Planunterlagen 12.5.1 und 12.6.1. Hierauf wird verwiesen.

Der Bau der LIF 13, BA 1, der ebenfalls erhebliche Eingriffe in die beiden bestehenden Natura 2000-Gebiete verursacht hätte, war im Zuge des Baues der B 173 neu nicht mehr zu berücksichtigen, da der Landkreis Lichtenfels dieses Straßenbauprojekt mittlerweile zugunsten der B 173 neu aufgegeben hat.

Die LIFE-Projekte dienen gerade dem Naturschutz und sind daher nicht kumulativ negativ zu berücksichtigen.

Sonstige Planungen Dritter sind zu wenig konkretisiert und deswegen nicht zu berücksichtigen. Die Planung der Fischaufstiegshilfe und das Flurneuordnungsverfahren "Mainroth" führen zu keinen Beeinträchtigungen. Die 380 kV-Leitung beeinträchtigt allenfalls das benachbarte FFH-Gebiet DE 5733-371.05 "Steinachtal und Förirtal und Rodach von Fürth a.B. bis Marktzeuln".

Zusammenfassend liegen nach den o.g. Beurteilungen aus den geplanten bzw. bereits ausgeführten anderen Projekten oder Plänen im FFH-Gebiet DE 5833-371.02 und im Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 außer dem geplanten "Hochwasserschutz Michelau" kumulativ keine weiteren zu berücksichtigenden Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes bzw. der geschützten Arten vor (§ 34 Abs. 1 BNatSchG). Das zu berücksichtigende andere Projekt "Hochwasserschutz Michelau" führt zu einer kumulativen Erheblichkeit der Beeinträchtigungen. Die übrigen zu berücksichtigenden anderen Projekte oder Pläne führen hingegen zu keiner kumulativen Erheblichkeit der Beeinträchtigungen der vorliegenden Planung. Den insoweit in Kapitel 6 der Planunterlagen 12.5.1 und 12.6.1 dargestellten Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich an.

#### 3.5.5.1.1.4 Zusammenfassende Bewertung der Natura 2000-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung führt zu dem Ergebnis, dass folgende für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile des gemeldeten Natura 2000-Gebietes DE 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" durch das beantragte Straßenbauvorhaben erheblich beeinträchtigt werden:



Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL:

- LRT 3150      Natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des Magnopotamions und Hydrocharititions (durch baubedingten Verlust)
- LRT 6430      Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (durch anlagebedingte Überbauung)
- LRT 6510      Magere Flachlandmähwiesen durch baubedingten Verlust
- LRT 91E0\*      Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (ebenfalls durch baubedingten Verlust)

Bei dem Lebensraumtyp LRT 91E0\* handelt es sich zusätzlich um einen prioritären Lebensraum.

Eine Gesamtbeeinträchtigung von Arten nach Anhang II der FFH-RL liegt hingegen nicht vor (bei den Arten 1014-Schmale Winterschnecke -, 1059-Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling, 1145-Schlampeizger – sowie 1137-Biber) bzw. ist als lediglich nicht erheblich (bei der Art 1061-Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) einzustufen.

Der hohe Grad der Gesamtbeeinträchtigung ist auf anlage-, bau- und betriebsbedingte Verluste von Teilflächen der geschützten Lebensraumtypen zurückzuführen. Unter Beibehaltung der technischen Konzeption bezüglich Standort und Ausführung sind keine weiteren vorhabenbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung mehr möglich, die gewährleisten könnten, dass die Erheblichkeitsschwelle der Lebensraumtypen des Anhanges I und der Arten nach Anhang II der FFH-RL unterschritten werden.

Zu berücksichtigen sind ferner kumulative Wirkungen infolge von Beeinträchtigungen durch den geplanten Hochwasserschutz Michelau (unter der Rubrik andere Projekte oder Pläne), wodurch die Gesamtbeeinträchtigung der betroffenen Lebensraumtypen-Flächen noch größer wird.

Durch den Hochwasserschutz Michelau werden, wie bereits vorstehend unter C.3.5.5.1.1.3.d) dargestellt, die LRT 3510 mit 0,015 ha sowie 6510 mit 0,309 ha zusätzlich beeinträchtigt. Außerdem wird durch diese Hochwasserschutzmaßnahmen der LRT 91E0\* mit 0,264 ha Fläche zusätzlich beeinträchtigt, was eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Lebensraumtyps bedeutet. Nach Auffassung des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, sind die Beeinträchtigungen durch die vorliegende Planung und diejenigen des geplanten Hochwasserschutzes gemeinsam zu betrachten und überschreiten jedenfalls bei einer Gesamtbetrachtung die Erheblichkeitsschwelle. Die Hochwasserschutzmaßnahme ist allerdings durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zum Schutz der Gesundheit des

Menschen und der öffentlichen Sicherheit nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG ausnahmsweise zulässig. Der Ausgleich erfolgt gesondert im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Verfahrens. Die EU-Kommission ist hierüber lediglich zu unterrichten.

Das Vogelschutzgebiet DE 5833-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" weist Teilbereiche des bayernweiten zweitgrößten Blaukehlchen-Vorkommens und bedeutende Bestände weiterer Auen-Arten wie Rohrweihe, Beutelmeise, Pirol sowie ein Dichtezentrum von Eisvogel, Flussuferläufer und Flussregenpfeifer auf.

Die durchgeführte Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung führte zu dem Ergebnis, dass von allen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen des Vogelschutzgebietes DE 5931-471 durch das Bauvorhaben der B 173 Lichtenfels – Kronach, 3. Bauabschnitt zwischen Michelau und Zettlitz lediglich die Vogelart Nr. A081 – Rohrweihe – erheblich beeinträchtigt werden wird.

Für alle anderen Vogelarten nach Anhang I der V-RL bzw. Arten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL ergeben sich keine bzw. keine erheblichen und damit letztlich tolerierbare Beeinträchtigungen. Bei der Rohrweihe kommt es hingegen aufgrund visueller Veränderungen und betriebsbedingter Störungen durch den Betrieb der B 173 neu innerhalb der Fluchtdistanz zu einem rechnerischen Verlust der Brutplatzzeichnung von zwei bestehenden Brutplätzen. Damit kann für die Rohrweihe eine Verschlechterung des derzeit guten Erhaltungszustandes der lokalen Population künftig nicht ausgeschlossen werden, was letztlich als betriebsbedingte Störung eine hohe Beeinträchtigung für diese Vogelart darstellt. Unter Beibehaltung der technischen Konzeption sind keine weiteren vorhabenbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung mehr möglich, die gewährleisten könnten, dass die Erheblichkeitsschwelle des Eingriffes unterschritten wird.

Nachdem sowohl die FFH-Verträglichkeitsprüfung als auch die Vogelschutzverträglichkeitsprüfung zum Ergebnis kommen, dass die Erhaltungsziele (Lebensraumtypen, Arten) beider Gebiete trotz aller vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung, -verminderung und -begrenzung erheblich beeinträchtigt werden, wäre das beantragte Straßenbauprojekt gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich erst einmal unzulässig.

Gem. Art. 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG kann dieses Vorhaben dennoch ausnahmsweise zugelassen werden, wenn

1. das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) und

2. zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und
3. die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Nachdem mit dem LRT 91E0\* ein prioritärer Lebensraum erheblich betroffen ist, muss zusätzlich auch § 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG beachtet werden, wonach als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung geltend gemacht werden können. Sollten diese Bedingungen nicht erfüllt werden können, können nach § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG sonstige Gründe für den Bau der geplanten Straße i.S.d. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat (s.a. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Im Rahmen der FFH-Ausnahmeprüfung bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung ist zu prüfen, ob die vorgenannten Voraussetzungen vorliegen.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Planunterlage 12.7 dargestellt, dass im vorliegenden Fall alle Tatbestandsvoraussetzungen, die für eine ausnahmsweise Zulassung des Straßenbauvorhabens in dem betroffenen FFH-Gebiet bzw. Vogelschutzgebiet erforderlich sind, erfüllt sind, so dass dieses Vorhaben trotz der erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der beiden Natura 2000-Gebiete ausnahmsweise zugelassen werden konnte. Wegen der Gründe hierfür wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter C.3.5.5.1.2 sowie auf den Inhalt und die fachlichen Feststellungen in Planunterlage 12.7 Bezug genommen bzw. hierauf verwiesen.

#### 3.5.5.1.2 Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 5833-371.02 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach"

Nachdem, wie vorstehend unter C.3.5.5.1.1 beschrieben, durch die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebietes und des betroffenen Vogelschutzgebietes eintreten werden und das Vorhaben dennoch verwirklicht werden soll, war, wie bereits bei der verfahrensrechtlichen Bewertung unter C.1.3 beschrieben, im vorliegenden Fall im Rahmen einer FFH- bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung zu prüfen, ob die Ausnahmetatbestände des § 34 Abs. 3 bis Abs. 5 BNatSchG vorliegen. Der Vorhabenträger hat hierzu mit Planunterlage 12.7 Unterlagen vorgelegt, mit denen belegt wird, dass alle Tatbestandsvoraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis Abs. 5 BNatSchG gegeben

sind und das beantragte Straßenbauprojekt auch unter Berücksichtigung der betroffenen Natura 2000-Gebiete zugelassen werden kann.

Sowohl die untere als auch die höhere Naturschutzbehörde haben das Vorliegen der fachlichen Voraussetzungen für die ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens aus der Sicht des Schutzes der Natura 2000-Gebiete bestätigt.

#### 3.5.5.1.2.1 Darstellung und Planrechtfertigung des Straßenbauprojektes und Beschreibung der untersuchten Alternativen

Hinsichtlich der Beschreibung des beabsichtigten Straßenbauvorhabens wird auf die Ausführungen unter B.1 und B.2 der Gründe bzw. hinsichtlich der Begründung der Notwendigkeit und der Planrechtfertigung des Vorhabens auf die Ausführungen unter C.3.4.1 und C.3.4.2 der Gründe Bezug genommen und verwiesen.

Entsprechend der Anforderungen von § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist weiter zu prüfen, ob zu dem beantragten Vorhaben Alternativen gegeben sind, die keine erheblichen oder geringere Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten mit sich bringen. Nach der Rechtsprechung sind nur solche Alternativen zu prüfen, die ernsthaft in Betracht kommen und zugleich das vorgegebene Planungsziel realisieren.

Zudem müssen die Alternativen zumutbar sein und eine vergleichbare Verwirklichung des sich mit der konkreten Planung verbindenden öffentlichen Interesses erlauben. Der Begriff "Zumutbarkeit" basiert auf dem im EU-Recht verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird in der Regel eine Alternative als unzumutbar angesehen, wenn sie eine wirtschaftliche Realisierung des Vorhabens unmöglich macht oder zu Beeinträchtigungen anderer Gemeinwohlbelange führt, die außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für den Schutz wertvoller Gebiete stehen.

Im Laufe der fortschreitenden Konkretisierung des geplanten Vorhabens wurden verschiedene planerische Trassenalternativen untersucht. In Betracht kommende Alternativtrassen wurden jeweils soweit untersucht, bis erkennbar war, dass sie nicht vorzugswürdig bzw. nicht geeignet waren oder dass sie vertieft zu prüfen sind. Die jeweilige Untersuchungstiefe wurde in Abhängigkeit vom Grad der Beeinträchtigungen festgelegt.

Als Alternativen kommen im Projektbezug grundsätzlich Trassenalternativen und technische Alternativen in Betracht. Die Trassenalternativen sind jeweils in den Planunterlagen 1 und 12.7.1 beschrieben. Auch technische Alternativen wurden geprüft.

Die sog. "Null-Variante" wurde aus den bereits unter C.3.4.2.5 und C.3.5.2 genannten Gründen ausgeschlossen. Als eine nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zu untersuchende Variante kommt die Null-Variante somit nicht in Betracht.

Da die B 173 zwischen dem Ende des 1. Bauabschnittes an der AS Lichtenfels-Ost bis Redwitz a.d. Rodach ausgebaut werden soll und dabei der noch anstehende 2. Bauabschnitt zwischen der AS Lichtenfels-Ost und dem Beginn des in diesem Verfahren behandelten 3. Bauabschnittes noch nicht gebaut ist, wurden für die FFH- bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung auch abschnittsübergreifende Varianten untersucht, um zu prüfen, ob durch alternative Trassen die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes und/oder des Vogelschutzgebietes verringert bzw. vermieden werden können.

Hierzu wurden im Einzelnen folgende Varianten untersucht:

- der Ausbau des noch fehlenden 2. Bauabschnittes auf der bestehenden Trasse und die Verlegung bis Trieb, weiter
- der Neubau einer Einschnittsvariante am Krappenberg und einer Verlegung bis Trieb sowie
- der Neubau einer Tunnelvariante durch den Krappenberg mit einer Verlegung bis Trieb.

Als Alternative für den im vorliegenden Verfahren behandelten 3. Bauabschnitt wurden die bereits bei der Variantenabwägung unter Teil C.3.5.2 der Gründe beschriebenen Trassenvarianten Nord, Mitte und Süd ( $\cong$  Planfeststellungsvariante) untersucht. Wegen der Beschreibung der einzelnen untersuchten Trassenvarianten wird insoweit auf die Ausführungen unter C.3.5.2.1 und hinsichtlich ihres internen Vergleiches und ihrer Bewertung auf die Ausführungen unter C.3.5.2.2 und C.3.5.2.3 Bezug genommen.

Für die FFH- bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung wurde zur Klärung der Frage, ob die erheblichen nachteiligen Auswirkungen der Variante Nord auf das Vogelschutzgebiet in irgendeiner Form noch abgemindert werden können, zusätzlich zwei Subalternativen zur Variante Nord untersucht und zwar

- die Alternative Einhausung (ab der AS Michelau bis nördlich des Nassanger Weihers) sowie die
- Trassenalternative Mainingrund (ebenso ab der AS Michelau bis nordöstlich des Nassanger Weihers).

Die oben aufgezählten Trassenalternativen wurden bis einem Detailgrad erarbeitet (Trassenverlauf, Dimensionierung, Ausgestaltung der Bauwerke), der eine genaue Prüfung auf eine hinreichende Zielerfüllung des Ausbaus der

B 173 erlaubt. Hierzu erfolgten nach Ausarbeitung der Trassen die exakte Ermittlung der Beeinträchtigungen des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und die Betrachtung der sog. Zumutbarkeit der Varianten. Hieraus wurde dann die im Hinblick auf das Schutzgebietsnetz Natura 2000 günstigste Variante ermittelt.

Eine ausführliche Darstellung und Beschreibung der untersuchten Trassenvarianten ist in Kapitel 2.2 der Planunterlage 12.7.1 enthalten. Hierauf wird verwiesen.

Mit der Subalternative "Einhausung der Variante Nord" ab der AS Michelau und bis nordöstlich dem Nassanger Weihergebiet wurde geprüft, ob die sehr erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes (Zerschneidung, Lärm, Irritation durch Licht, Kollisionsgefahr etc.) vermieden bzw. entscheidend gemindert werden können. Der anlagebedingte Flächenbedarf eines Einhausungsbauwerks ist dabei deutlich größer als der von Schutzwänden, womit mehr ökologisch wertvolle Vegetationsbestände und mehr Habitate seltener Brutvogelarten verloren gehen würden. Zudem entstünde aufgrund der Dimensionen einer Einhausung eine sehr erhebliche Trennung der faunistischen Lebensräume in nördlich bzw. südlich der Trasse liegende Habitate. Für landgebundene Tierarten würde dies eine vollständige Zerschneidung, für geschützte Kleinvögel des Vogelschutzgebietes eine weitgehende Zerschneidung ihrer Lebensraumbeziehungen, die gemäß den Beobachtungen von Fachleuten über die Bahnlinie hinweg reichen, bedeuten. Zudem geht mit einer Einhausung eine längere Bauzeit einher (längere baubedingte Störung von Vögeln). Betriebsbedingt entweichen konzentrierte Immissionen der Einhausungsabluft an den Portalen bzw. an den Öffnungen in der Tunneldecke. Lediglich das Ziel, die betriebsbedingten Störungen aufgrund einer Einhausung weitmöglich zu vermeiden, wird im Vergleich mit den geplanten Schutzwänden der Variante Nord erreicht.

Zusammenfassend fällt der erhebliche zusätzliche Habitat- und Brutplatzverlust bei den Vögeln des Schutzgebietes deutlich größer aus, als bei den geplanten Schutzwänden im Rahmen der Variante Nord. Weiter entsteht durch eine Einhausung im Vergleich mit den Schutzwänden der Variante Nord eine noch größere Trenn- und Zerschneidungswirkung zwischen dem avifaunistischen Kernbereich des Nassanger Weihers samt seinem Umfeld und den nördlich der Bahnlinie liegenden Vogelhabitaten.

Eine Einhausung der Variante Nord bringt somit im Ergebnis kaum geringere Beeinträchtigungen als die Variante Nord selbst mit sich.

Für die Einhausung der Variante Nord müsste der Vorhabenträger wegen der technisch und funktional aufwendigen Gestaltung mit zusätzlichen Kosten von mindestens 25 Mio. € rechnen. Zudem fallen dann jährliche Betriebs- und Unterhaltungskosten von rd. 400.000 € an. Etwaigen Einsparungen, z.B. durch Wegfall von Überführungsbauwerken, wird dahingehend Rechnung

getragen, dass lediglich der Minimalkostenaufwand angesetzt wird. Eine Variante Nord mit einer teilweisen Einhausung als technische Alternative stellt im Hinblick auf die verfolgte Zielsetzung des Vorhabenträgers infolge der erheblichen Mehrkosten im Ergebnis eine unzumutbare Alternative dar.

Damit ist die "Einhausung der Variante Nord" keine zumutbare Alternative, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen könnte (§ 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG). Daher wird die "Einhausung der Variante Nord" vorab ausgeschieden, eine weitergehende Behandlung dieser Untervariante ist für das weitere Verfahren entbehrlich.

Mit einer "Trassenalternative Maingrund" wurde geprüft, ob bei der Variante Nord die sehr erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes im Bereich östlich der AS Michelau bis nordöstlich dem Nassanger Weihergebiet vermieden bzw. entscheidend gemindert werden können. Diese Alternative weicht östlich der AS Michelau von der Variante Nord ab und überquert die Bahnlinie mit einem Kreuzungsbauwerk. Anschließend würde diese Trasse nördlich der Bahn in West-Ost-Richtung durch den Maingrund führen, d.h. unmittelbar im Überschwemmungsgebiet von Main und Rodach bis südlich von Zettlitz. Südlich von Zettlitz würde diese Trassenalternative wieder auf die Linie der Variante Nord treffen. Diese Alternative müsste aufgrund des Überschwemmungsgebietes weitgehend auf Brücken (auf einer Länge von ca. 2400 m) geführt werden.

Die "Trassenalternative Maingrund" beeinträchtigt ab der Trassierung nördlich der Bahn bis zum Main nördlich der Rodachmündung zahlreiche Vogelarten des Vogelschutzgebietes, so dass keine deutlichen Vorteile gegenüber der eigentlichen Linie der Variante Nord südlich der Bahn erkennbar sind. Mit der Querung von Main und - je nach Trassierung - auch Rodach wird auch der prioritäre FFH-LRT 91E0\* (Auenwald) beansprucht. Im weiteren langen Verlauf durch die große Wiesenlage zwischen Rodach, Main, Marktzeuln und Zettlitz sind geschützte FFH-Flachlandmähwiesen (LRT 6510) und sonstige Extensivwiesen in einem sehr hohen Maße betroffen. Aktuelle Habitate der FFH-Art 1061 (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) sind nicht unmittelbar betroffen, jedoch würde das Potential dieser Wiesen als Teilgebiet des "landesweit bedeutsamen Schwerpunktorkommens" dieser Art durch diese Trasse beeinträchtigt.

Im Vergleich sind diese Auswirkungen noch gravierender als die ohnehin schon erheblichen Beeinträchtigungen durch die Variante Nord.

Diese teilweise von der Variante Nord abweichende Trassierung durch den Maingrund ist zudem technisch und finanziell sehr aufwendig. Dies beginnt mit einer aufwendigen Querung der Bahnlinie östlich der AS Michelau. Nördlich der Bahnlinie durchquert diese Trassierung in der Mainaue einen Bereich mit aktivem Kiesabbau.

Nach einer hydraulischen Berechnung ist zur Realisierung dieser Trasse im Maingrund eine nahezu vollständige Aufständering erforderlich, d.h. eine durchgehende Brücke. Insgesamt beträgt die Aufständeringlänge rd. 2.400 m, um Verschlechterungen im Abflussgeschehen des Hochwassers von Main und Rodach auszuschließen. Mit einer nahezu vollständigen Aufständering der Trasse kann auf eine Vielzahl von Kreuzungsbauwerken verzichtet werden, was in der hierzu vorgenommenen Kostenschätzung auch berücksichtigt wird.

Zur Realisierung einer Trasse im Maingrund sind gegenüber der "normalen" Variante Nord zusätzliche Kosten von rd. 40 Mio. € anzusetzen. Zusammenfassend wird demnach eine Subalternative im Maingrund im Vergleich mit der zur Planfeststellung beantragten Trassierung als unzumutbar eingestuft.

Damit ist die "Trassenalternative Maingrund" keine Alternative, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen könnte (§ 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG). Daher wurde diese Alternative der Variante Nord ebenfalls vorab ausgeschieden und für das weitere Verfahren nicht noch näher untersucht. Es verbleibt daher bei der weiteren Trassenuntersuchung bei der beschriebenen Trassierung der Variante Nord.

#### 3.5.5.1.2.2 Alternativenprüfung und -bewertung

Bei der Beurteilung der Alternativen wurde das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 als Bestandteil des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und aufgrund seiner Wechselbeziehungen mit den Lebensraumtypen (LRT) des zu prüfenden FFH-Gebietes DE 5833-371 mit in die jeweilige Betrachtung einbezogen.

Die "Null-Variante" wurde dabei, wie bereits vorstehend unter C.3.5.5.1.2.1 dargestellt, nicht mehr in die vergleichende Betrachtung mit einbezogen.

Sie wurde, wie bereits ausgeführt, ausgeschieden, weil bei dieser Variante, bei der das Vorhaben nicht umgesetzt werden würde, das überdurchschnittlich hohe Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt a.Main verbleiben würde. Das bestehende hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere der Schwerverkehr, stellt eine große Belastung der Gesundheit der Menschen dar und beinhaltet ein hohes Unfallrisiko (Sicherheit der Menschen). Von Bedeutung ist die prognostizierte Verkehrsentslastung zwischen 75 und 82 % in den beiden Ortsdurchfahrten bei einer Verlegung der B 173, wie dies die im Verfahren erstellte Verkehrsuntersuchung 2025 - siehe Planunterlage 1 Anlage 2 - ergeben hat. Die "Null-Variante" entspricht zudem nicht den gesetzlichen Vorgaben nach Maßgabe des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20.01.2005.



Die Prüfung der abschnittsübergreifenden Alternativen ergab in der Zusammenfassung folgendes Ergebnis:

Alle drei Alternativen bringen keine erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes mit sich. Der "Ausbau des 2. Bauabschnittes im Bestand mit 3. Bauabschnitt bis Trieb" bringt eine geringe Funktionsbeeinträchtigung von 55 m<sup>2</sup> des prioritären LRT 91E0\* Auenwälder und eine geringe Beeinträchtigung der FFH-Art Nr. 1324 - Großes Mausohr - mit sich.

Auch die "Einschnitts-" sowie die "Tunnelvariante" als Untervarianten des 2. Bauabschnittes bringen eine geringe Beeinträchtigung der FFH-Art Großes Mausohr mit sich.

Im Vergleich der Auswirkungen ist aufgrund des Funktionsverlustes des prioritären LRT 91E0\* der Ausbau des 2. Bauabschnittes im Bestand näher zu prüfen. Es tritt ein sehr geringer Funktionsverlust von 55 m<sup>2</sup> auf. Zudem ist der LRT im FFH-Gebiet infolge selbständiger Entwicklung auf ehemaligen Kiesabbauf Flächen und von Biotopschaffungsmaßnahmen im Zunehmen begriffen, so dass bei dem geringen Funktionsverlust von 55 m<sup>2</sup> die Gewichtung im Alternativenvergleich nicht als alleinig entscheidend eingestuft wird. Die Prognose der Beeinträchtigungen des Großen Mausohrs weist zwischen den drei Alternativen keinen Unterschied auf.

Bezüglich der Auswirkungen auf das bestehende Vogelschutzgebiet beeinträchtigt der Ausbau des 2. Bauabschnittes im Bestand samt dem 3. Bauabschnitt bis Trieb betriebsbedingt zwei Brutpaare der Rohrweihe (Vogelart nach Anhang I der V-RL), während die "Einschnittsvariante" sowie die "Tunnelvariante" des 2. Bauabschnittes bis Trieb betriebsbedingt ein Brutpaar der Rohrweihe (Art des Anhanges I der V-RL) beeinträchtigen würde und eine Brutkolonie des Graureihers (Art des Art. 4 Abs. 2 der V-RL) überbauen würde.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Rohrweihe ergeben sich aus einer Wirkungsprognose. Im Untersuchungsraum sind jedoch Gewöhnungseffekte der hier brütenden Rohrweihen aufgrund des vorhandenen großen Verkehrsaufkommens der B 173 nicht auszuschließen. Daher werden die betriebsbedingten Beeinträchtigungen als weniger nachteilig für den Erhaltungszustand einer Art beurteilt, als wenn, wie beim Graureiher, anlagebedingt der Brutplatz einer gesamten Kolonie von ca. 30 Individuen durch eine Variante vollständig beseitigt würde.

Die Auswirkungen der "Einschnitts- bzw. Tunnelvariante" auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes werden aufgrund des vollständigen Verlustes der Graureiherkolonie als deutlich nachteiliger gewichtet als die genannten Beeinträchtigungen des "Ausbau des 2. Abschnittes im Bestand bis Trieb".

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass im Vergleich mit der Einschnittsvariante bzw. der Tunnelvariante am Krappenberg der Ausbau im 2. Abschnitt im Bestand samt einer Verlegung bis Trieb geringere Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete auslöst.

Die deutlich geringeren Auswirkungen der Alternative "Ausbau 2. Bauabschnitt mit 3. Bauabschnitt bis Trieb" auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes überwiegen damit die Nachteile aus der geringfügigen Beeinträchtigung des prioritären FFH-LRT 91E0\*.

Aufgrund der deutlichen Nachteile bei den Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes können die beiden Alternativen der "Einschnitts- bzw. Tunnelvariante des 2. Bauabschnittes bis Trieb" den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen (§ 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG) als die vorgenannte Ausbauvariante des 2. Bauabschnittes im Bestand.

Die Einschnittsvariante Krappenberg wurde zusätzlich aufgrund der dort vorherrschenden, äußerst problematischen geologischen und hydrologischen Situation gegenüber der "Ausbauvariante" zusätzliche Baukosten zwischen 15 und 30 Mio. € verursachen.

Dies gilt gleichermaßen auch für die Ausführung der "Tunnelvariante" im Bereich des Krappenberges, die einen finanziellen Mehraufwand von mind. 40 bis 50 Mio. € erfordern würde bei gleichzeitig auch größeren Eingriffen in die bestehenden Natura 2000-Gebiete.

Damit sind die beiden "Untervarianten" der Ausbauvariante im 2. Bauabschnitt gegenüber diesem gemäß § 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG eindeutig als "unzumutbare" Alternativen zu qualifizieren.

Zusammenfassend kann somit seitens der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit den Antragsunterlagen des Planungsträgers festgestellt werden, dass die Beurteilung aus Natura 2000-Sicht eindeutig für den beabsichtigten 2. Bauabschnitt und den geplanten 3. Bauabschnitt ab dem Bauanfang bei Michelau und gegen die Einschnitts- bzw. Tunnelvariante spricht.

Auch aus fachplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie Gründen der zusätzlichen Luftbelastung können die Einschnitts- und die Tunnelvariante die Zielvorgaben des Baulastträgers nicht erfüllen. Sie werden daher von der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit dem Vorhabenträger eindeutig als nicht zumutbar eingestuft und damit aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden.

Dem Ausbau des 2. Bauabschnitts als vorzugswürdiger Alternative wird somit eindeutig der Vorzug gegeben. Es bestehen keine weiteren zumutbaren

abschnittsübergreifenden Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erfüllen würden (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG).

Infolgedessen verbleiben im 3. Bauabschnitt für den nächsten Betrachtungsschritt die unter C.3.5.5.1.2.1 genannten Varianten Nord, Mitte und Süd ( $\cong$  Planfeststellungsvariante) als abschnittsinterne Alternativen des 3. Bauabschnittes. Allen diesen drei Varianten ist gemeinsam, dass sie zwingend das Maintal und damit das bestehende FFH-Gebiet und das bestehende Vogelschutzgebiet queren müssen. Eine weitere alternative Führung der Straße an anderer Stelle ohne eine Querung des Maintals und somit der Natura 2000-Gebiete besteht nicht.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371.02 durch die im 3. Bauabschnitt untersuchten Varianten und Alternativen werden zusammenfassend wie folgt beurteilt:

Bei der Variante Nord handelt es sich hinsichtlich der Beeinträchtigungen des LRT 6510 (Magere Flachlandmähwiesen) und des prioritären LRT 91E0\* (Auenwälder) samt Erhaltungsziel Nr. 1 um die nachteiligste Trassierung. Die Tatsache, dass durch die Variante Nord im Vergleich mit der Variante Süd der LRT 3150 (Natürliche eutrophe Seen) geringer und der LRT 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren) nicht betroffen sind, fällt in Anbetracht der jeweils größten Flächenverluste des LRT 6510 (Magere Flachlandmähwiesen) und des LRT 91E0\* (Auenwälder) und der sehr großen Flächendifferenzen nicht ins Gewicht.

Die FFH-Art 1061 (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) ist infolge des großen Verlustes an Flachlandmähwiesen (potenzielle Habitate) und der langen Trassierung der Variante Nord durch die bisher unzerschnittenen Wiesen der Mainaue, auch wenn im Trassenbereich aktuell keine Kernlebensräume vorhanden sind, deutlich umfangreicher betroffen als durch die Variante Süd. Nachdem der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling gemäß Erhaltungsziel Nr. 1 hier ein "landesweit bedeutsames Schwerpunkt-vorkommen" aufweist, ist dies als besonders nachteilig zu beurteilen.

Die lange Trassierung der Variante Nord durch die ungestörte Mainaue ist als erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels Nr. 1 "Erhaltung .. der störungsarmen und wenig zerschnittenen Talau des Mains ..." einzustufen, da dieser Bereich der Mainaue frei von Straßen und Bahnlinien ist (im Vergleich dazu Variante Süd: kürzere Trasse durch Schutzgebiet und parallel zur vorhandenen Zerschneidung durch Bahnlinie).

Als technische Subvariante wurde eine Einhausung der Variante Nord im sensibelsten Bereich des Vogelschutzgebietes geprüft. Diese wurde bereits aufgrund erheblicher zusätzlicher Habitat- und Brutplatzverluste der

geschützten Vögel sowie zusätzlicher nicht zumutbarer Kosten in Höhe von rd. 25 Mio. Euro ausgeschieden (siehe hierzu C.3.5.5.1.2.1).

Als teilweise Streckenalternative der Variante Nord wurde auch die "Trassenalternative Maingrund" geprüft, die von der Linie im sensibelsten Bereich des Vogelschutzgebietes abweicht und durch die Mainaue führt. Mit dieser "Trassenalternative Maingrund" würden jedoch die FFH-Belange noch stärker beeinträchtigt (LRT 91E0\*, LRT 6510, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) als bereits durch die Variante Nord. Ferner entstünden zusätzliche, nicht zumutbare Kosten in Höhe von rd. 40 Mio. Euro. Daher wurde diese Alternative ebenfalls ausgeschieden (siehe dazu C.3.5.5.1.2.1).

Zusammenfassend wird deshalb die Variante Nord aus FFH-Sicht ausgeschieden, da sie im Vergleich den mit dem Projekt verfolgten Zweck nicht mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen kann (§ 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG).

Bei der Trassenvariante Mitte sind die Auswirkungen auf den LRT 6510 mit 2,065 ha beanspruchter Fläche um 1,478 ha größer als bei der Variante Süd (0,587 ha). Die Zusatzbelastung des empfindlichen LRT 6510 durch Stickstoffimmissionen des Verkehrs ist bei der Variante Mitte im Vergleich am größten. Diese beiden Auswirkungstypen auf den LRT 6510 sind ein sehr deutlicher Nachteil der Variante Mitte.

Die FFH-Art 1061 ist infolge der langen Trassierung der Variante Mitte durch die bisher unzerschnittenen Wiesen der Mainaue umfangreicher betroffen als durch die Variante Süd. Nachdem der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling gemäß Erhaltungsziel Nr.1 hier ein "landesweit bedeutsames Schwerpunkt-vorkommen" aufweist, ist dies als nachteilig zu beurteilen, auch wenn im Trassenbereich aktuell keine Kernlebensräume vorhanden sind.

Die lange Trassierung der Variante Mitte durch die ungestörte Mainaue ist als erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels Nr. 1 "Erhaltung ... der störungsarmen und wenig zerschnittenen Talau des Mains ..." einzustufen, da dieser Bereich der Mainaue frei von Straßen und Bahnlinien ist (im Vergleich dazu Variante Süd: kürzere Trasse durch Schutzgebiet und parallel zur vorhandenen Zerschneidung durch Bahnlinie).

Den LRT 91E0\* beansprucht Variante Mitte im Vergleich am geringsten. Die Einordnung des LRT als prioritär gibt diesem eine höhere Bedeutung, so dass dies in der Gegenüberstellung zu berücksichtigen ist. Bei alleiniger Beeinträchtigung des LRT 91E0\* wäre der Variante Mitte der Vorzug zu geben. Jedoch ist bei diesem Vorteil der Variante Mitte (Beeinträchtigung LRT 91E0\* um 0,123 ha geringer als bei der Variante Süd) die vergleichsweise sehr hohe Auswirkungsschwere der Variante Mitte beim LRT 6510 gegenüber zu stellen. Weiter ist die Bestandssituation der besonders betroffenen LRT 91E0\* und 6510 ebenso zu betrachten.

Die durch Variante Mitte beanspruchte LRT 6510-Wiesenfläche beträgt 2,056 ha und liegt damit um 1,478 ha über dem Verlust durch die Variante Süd. Diese Wiesen sind das Ergebnis einer extensiven Wiesenbewirtschaftung, die von unterstützenden Maßnahmen und Anreizschaffung abhängig sind. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der LRT 6510 aufgrund der allgemeinen Tendenz der Landbewirtschaftung zu mehr Düngereinsatz und im Untersuchungsraum im Besonderen durch vermehrte Nährstoffgaben infolge von drei Biogasanlagen auf engem räumlichen Abstand (nördlich Trieb, südöstlich Zettlitz und östlich Redwitz) tendenziell gefährdet sein dürfte.

Der LRT 91E0\* ist dagegen im Untersuchungsraum infolge selbständiger Entwicklung auf ehemaligen Kiesabbauflächen und von Biotopschutzmaßnahmen ohnehin im Zunehmen begriffen.

Im Vergleich mit der Variante Süd weist die Variante Mitte aufgrund der sehr deutlich größeren Beeinträchtigung der LRT 6510 -Flachlandmähwiesen- bei gleichzeitig ungünstiger Bestandsprognose dieses LRT einen schwerwiegenden Nachteil auf. Auch die erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels Nr. 1 und Nachteile für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sprechen in der Gegenüberstellung gegen die Variante Mitte.

Der oben dargestellte geringere Verlust an LRT 91E0\*-Flächen durch die Variante Mitte hat eine hohe Bedeutung, jedoch kann dies aus den genannten Gründen keinen entscheidenden Vorteil begründen und die beschriebene Auswirkungsschwere auf den LRT 6510, die Art 1061 und dem Erhaltungsziel Nr. 1 entscheidend mindern. Zu bedenken ist hierbei auch, dass auch die Variante Süd nur zu einer Beeinträchtigung von 1620 m<sup>2</sup> Auwald führt.

Zu beachten ist weiter, dass der LRT 6430 -Feuchte Hochstaudenfluren- durch die Variante Mitte nicht betroffen ist. Die Beeinträchtigung des LRT 3150 -Natürliche eutrophe Seen- ist bei der Variante Mitte gering. In Anbetracht der relativ kleinflächigen Verluste dieses LRT durch die Variante Süd und der genannten Auswirkungsschwere durch Variante Mitte wird dies als nachrangig eingestuft.

Zusammenfassend wird die Variante Mitte als deutlich ungünstiger für die FFH-Erhaltungsziele als Variante Süd eingestuft. Im Vergleich mit der Variante Nord ist sie als günstiger zu beurteilen. Damit weist die Variante Mitte größere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes auf als die Variante Süd und ist damit gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG auszuschneiden.

Nur bei der Trassenvariante Süd (= beantragte Planfeststellungstrasse) treten Verluste des LRT 3150 -natürliche eutrophe Seen- in einer Größenordnung von 0,064 ha und des LRT 6430 -feuchte Hochstaudenflur- in der Größenordnung von 0,043 ha auf. Jedoch sind diese Beeinträchtigungen in Relation zu den wesentlich höheren Flächenverlusten der Variante Mitte bei den LRT 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- mit 2,065 ha sowie der größten

Stickstoffbelastung der LRT 6510 zu betrachten. Des Weiteren liegt bei Variante Süd die geringste Beeinträchtigung des "landesweit bedeutsamen Schwerpunktorkommens" der FFH-Art 1061 und des Erhaltungsziels Nr. 1 vor. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des LRT91E0\* -Auenwälder- ist die Variante Süd ungünstiger als die Variante Mitte (rd. 0,123 ha Fläche mehr). Wie vorstehend beschrieben ist dies grundsätzlich hoch zu bewerten und ein Nachteil gegenüber der Variante Mitte. Jedoch ist auch zu berücksichtigen, dass die Variante Süd rd. 1,478 ha weniger Fläche des LRT 6510 beansprucht, also eine mehr als zehnfach kleinere Fläche. Weiter befindet sich der LRT 91E0\* -wie beschrieben- in einem günstigen Zustand, während sich der LRT 6510 in einem tendenziell ungünstigen Zustand befindet.

In der Gesamtabwägung der beschriebenen Beeinträchtigungen der FFH-Belange wird deshalb die Variante Süd eindeutig als Trasse mit den im Vergleich geringsten Beeinträchtigungen eingestuft.

Zusammenfassend ist somit die Variante Süd ( $\triangleq$  Planfeststellungstrasse) entsprechend § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG aufgrund der relativ geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371.02 gegenüber den anderen Varianten vorzuziehen.

Varianten oder Alternativen, die in der Gesamtbetrachtung geringere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes aufweisen, liegen nicht vor.

Da außer dem FFH-Gebiet auch das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 in seinen Erhaltungszielen bzw. in den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt wird, werden diese Beeinträchtigungen nachfolgend zusammenfassend aufgezeigt.

Bei Gegenüberstellung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes DE 5931-471.02 ist die Variante Nord die ungünstigste Variante mit 8 erheblich betroffenen Vogelarten (Art A081 Rohrweihe sowie A272 Blaukehlchen als Arten des Anhangs I der V-RL sowie A051 Schnatterente, A118 Wasserralle, A168 Flussuferläufer, A271 Nachtigall, A297 Teichrohrsänger sowie A298 Drosselrohrsänger als Arten des Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie), so dass sie gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen wird, da sie keine geringeren Beeinträchtigungen als die anderen Varianten aufweisen kann.

Bei der Variante Mitte werden zwei Arten nach Anhang I der V-RL (Rohrweihe und Blaukehlchen) und eine Art nach Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie (Drosselrohrsänger) erheblich beeinträchtigt. Mit diesen Beeinträchtigungen ist das "bayernweit zweitgrößte Brutvorkommen des Baukehlchens" (Erhaltungsziel N 1.1) stärker betroffen als bei der Variante Süd. Mit dem Drosselrohrsänger beeinträchtigt die Variante Mitte eine weitere Art erheblich, die zudem gemäß Roter Liste Bayern als stark gefährdet gilt.

Zusammenfassend sind durch Variante Mitte zwei Vogelarten mehr als durch Variante Süd erheblich betroffen.

Daher wird die Variante Mitte aufgrund der größeren erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls ausgeschlossen.

Die erheblichen Beeinträchtigungen durch die Variante Süd (= beantragte Planfeststellungstrasse) betreffen die Rohrweihe (Art des Anhanges I V-RL). Alle weiteren Arten des Schutzgebietes sind nicht erheblich betroffen. Im Vergleich mit den Varianten Mitte und Nord sind dies die geringsten Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet.

Im Gesamtvergleich der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes DE 5931-471.02 ist die Variante Süd gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG gegenüber den anderen Varianten vorzuziehen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Varianten Mitte und Süd insoweit nah beieinander liegen.

Varianten, die in der Gesamtbetrachtung geringere Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes aufweisen, liegen nicht vor.

Unter fachplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sind die drei Trassen Variante Nord, Variante Mitte und Variante Süd für den Vorhabenträger grundsätzlich als zumutbar einzustufen und entsprechen den Zielvorgaben, auch wenn davon auszugehen ist, dass die Verwirklichung der Trassenvariante Nord ca. 17 Mio. Euro und die Verwirklichung der Trassenvariante Mitte ca. 18 Mio. Euro Mehrkosten gegenüber der Planfeststellungsvariante verursachen würden.

Unter Einbeziehung aller Bewertungskriterien, also auch die der wirtschaftlichen Zumutbarkeit, ist damit unter Würdigung aller Belange festzustellen, dass die Trassenvariante Süd ( $\cong$  Planfeststellungsvariante) zu Recht gegenüber allen anderen untersuchten Varianten vorgezogen wurde, da sie im Vergleich die geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371 und des Vogelschutzgebiets DE 5931-471 mit sich bringt und auch als zumutbar eingestuft wird.

Damit bestehen keine weiteren zumutbaren Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) erfüllen.

Da auch die Variante Süd erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371.02 und des Vogelschutzgebietes DE 5931-471.02 aufweist, müssen für die Zulassung des Vorhabens aus Natura 2000-Sicht zusätzlich noch sonstige zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses des Vorhabens (§ 34 Abs. 3 Ziffer 1 i.V.m. § 34 Abs. 4 BNatSchG) vorliegen und darüber hinaus die zur Kompensation der Eingriffe in geschützte

Lebensraumtypen notwendigen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung (§ 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG) vorgesehen werden,.

#### 3.5.5.1.2.3 Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Wie vorstehend aufgezeigt wurde, führt auch die zur Planfeststellung beantragte Trassenvariante Süd als Alternative mit den geringsten Auswirkungen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 5833-371.02 und des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 5931-471.02, und zwar hinsichtlich der LRT 3150 -natürliche eutrophe Seen-, 6430 -feuchte Hochstaudenflure-, 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- und 91E0\* als prioritärer LRT -Auwälder- sowie zusätzlich die Vogelart A081 Rohrweihe.

Nachdem keine zumutbare Alternativlösung gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG vorhanden ist, darf gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG das Projekt nur dann zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist.

Da im FFH-Gebiet mit dem LRT 91E0\*-Auenwälder – auch ein prioritärer Lebensraumtyp betroffen ist, können nach § 34 Abs. 4 Satz 1 als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der "Gesundheit des Menschen", der "öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung", des "Schutzes der Zivilbevölkerung" oder den "maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt" geltend gemacht werden.

Sollten diese Voraussetzungen nicht vorliegen, so können (infolge des betroffenen prioritären Lebensraumtyps) nach § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG "sonstige Gründe" i.S.d. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt hat.

Die für die Verwirklichung des beantragten Straßenneubauvorhabens sprechenden zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ergeben sich in erster Linie aus den bereits unter Teil B.1 und B.2 sowie C.3.4.1 und C.3.4.2 geschilderten Gründen hinsichtlich der Notwendigkeit und Planrechtfertigung des Straßenbauvorhabens sowie aus dessen bereits langjähriger Einstufung dieses Vorhabens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Nachfolgend werden deshalb nochmals zusammenfassend die wesentlichen für das Straßenbauvorhaben sprechenden zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses –entsprechend der



Gliederungssystematik des § 34 Abs. 4 i.V.m. Abs. 3 Ziffer 1 BNatSchG–genannt:

a) Gesundheit des Menschen

Die Verlegung der Bundesstraße B 173 aus den Ortsdurchfahrten von Trieb und von Hochstadt heraus wird zu erheblichen Entlastungen der innerörtlichen Bereiche vom überregionalen Verkehr führen.

Die bestehende B 173 verläuft im 3. Bauabschnitt auf einer Länge von 1,43 km (ca. 25 % der Gesamtstrecke zwischen Michelau und Zettlitz) durch die Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt. Die aktuelle Verkehrsbelastung beträgt laut der in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung (Planunterlage 1 Anlage 2) in Trieb rund 16300 Kfz/24 h und in Hochstadt rund 17100 Kfz/24 h. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung von Bundesstraßen in Bayern beträgt im Vergleich hierzu 9424 Kfz/24 h. Es liegt damit eine sehr hohe Verkehrsbelastung in beiden Ortschaften vor. Dabei werden die angrenzenden Wohngebäude erheblich durch Lärm- und Luftschadstoffentwicklungen beeinträchtigt. Für das Jahr 2025 werden ohne Bau der Ortsumfahrung der B 173 entsprechend der Verkehrsprognose noch höhere Belastungen erwartet.

Ebenso stark wird der innerörtliche Fußgängerverkehr beeinträchtigt. Eine Überquerung der Fahrbahn außerhalb der bestehenden Fußgängerlichtzeichenanlagen in Trieb und in Hochstadt ist tagsüber nur schwer möglich. Insbesondere für Kinder bedeutet dies ein erhebliches Gefährdungsrisiko. In Hochstadt befindet sich zudem die Bezirksklinik Hochstadt (Suchtfachklinik und Therapiezentrum) unmittelbar an der B 173, wodurch diese ebenfalls von den erheblichen Lärmbelastungen des Verkehrs betroffen ist. Auch für den örtlichen Kfz-Verkehr gestaltet sich ein Linkseinbiegen aus den Ortsstraßen in die B 173 schwierig (Unfallrisiko).

Durch die Verlegung der B 173 ist mit einer erheblichen Abnahme des für 2025 prognostizierten Verkehrs zu rechnen. In der Ortsdurchfahrt Trieb wird der Verkehr von rund 19200 Kfz/24 h auf rund 4800 Kfz/24 h und in der Ortsdurchfahrt Hochstadt von rd. 17100 Kfz/24 h auf rund 3300 Kfz/24 h zurückgehen. Dies entspricht in Trieb einer Abnahme des Verkehrs um rd. 75 % und in Hochstadt um rd. 80 %.

Eine Entlastung in der Größenordnung von bis zu 80 % durch den Bau von Ortsumfahrungen ist unter Berücksichtigung des verbleibenden Ziel- und Quellverkehrs die maximal zu erreichende Entlastung.

An der Ortsdurchfahrt in Trieb werden 2025 nach einer Verlegung der B 173 die Lärmimmissionspegel tags bei 67 dB(A) (zum Vergleich dazu

73 dB(A) ohne Verlegung) und nachts bei 58 dB(A) (im Vergleich dazu 66 dB(A) ohne Verlegung) liegen. Dies entspricht in der Ortsdurchfahrt von Trieb einem Rückgang von 6 dB(A) tags und von 8 dB(A) nachts. Ein Rückgang von 3 dB(A) kommt einer Halbierung der Immissionen gleich.

Für die Ortsdurchfahrt Hochstadt errechnen sich für 2025 nach Verlegung der B 173 folgende Schallimmissionen: Tags 62 dB(A) (im Vergleich dazu 70 dB(A) ohne die Verlegung) und nachts 53 dB(A) (im Vergleich dazu 63 dB(A) ohne Verlegung). Dies entspricht in der Ortsdurchfahrt von Hochstadt einem Rückgang von 8 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts.

Mit einer Verlegung der B 173 ist somit eine sehr deutliche Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation in Trieb und in Hochstadt verbunden. Die entlang der Ortsdurchfahrten wohnenden Menschen werden somit erheblich entlastet und ihre Gesundheit wird gefördert.

b) Öffentliche Sicherheit

Die Wahl eines zweibahnigen Querschnittes für die Verlegungsstrecke der B 173 erhöht die Verkehrssicherheit im Bereich der neuen durchgehenden Strecke der B 173. Durch die Trassierungsparameter der Verlegungsstrecke werden die erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten. Dies bedeutet, dass der auf der Bundesstraße fließende Verkehr besser eingesehen werden kann. Auch die bislang außerorts zu beobachtende Kolonnenbildung des Verkehrs und das daraus resultierende Überholrisiko auf der derzeitigen B 173 entfallen. Die Anschlussstellen werden höhenfrei ausgebildet und lösen die unfallträchtigen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte bei Michelau und an der B 289 ab. Dies führt ebenfalls zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Hinblick auf die Unfallsituation für die Jahre 2000 bis 2007 auf der derzeitigen B 173 zwischen der Anschlussstelle Michelau und dem Bauende liegt eine überdurchschnittlich hohe Unfallrate mit 0,37 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-Kilometer. Zum Vergleich hierzu betrug der bayerische Durchschnitt 0,28 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-Kilometer; auf Autobahnen zwischen 2006 bis 2008 betrug die Unfallrate sogar nur 0,09 Unfälle pro 1 Mio. Kfz-Kilometer.

Die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, d.h. des durchgehenden überregionalen Verkehrs vom lokalen und landwirtschaftlichen Verkehr, erhöht die Sicherheit des Verkehrsablaufs auch auf der bisherigen Strecke. Die bereits dargestellte Verkehrsabnahme in den Ortschaften Trieb um rund 75 % und

Hochstadt um rund 80 % trifft auch für die außerörtlichen Straßenabschnitte zu, so dass infolge der Verlegung mit einer deutlichen Abnahme der Unfallrate auf der bisherigen Strecke gerechnet werden kann. Eine Entlastung in einer Größenordnung von bis zu 80 % durch den Bau von Ortsumgehungen ist unter Berücksichtigung des verbleibenden Ziel- und Quellverkehrs die maximal zu erreichende Entlastung.

Mit einer Verlegung des Verkehrs auf die Neubaustrecke kann die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf der bisherigen Strecke außerorts und innerorts (insbesondere für Linksabbieger) deutlich verbessert werden.

Die innerörtliche Freiraumsituation bringt infolge der aktuell sehr großen Verkehrsströme von 16000 bis 17000 Kfz/24 h in den derzeitigen Ortsdurchfahrten für Fußgänger und insbesondere für Kinder ein erhebliches Gefährdungsrisiko. Eine Überquerung der Fahrbahn außerhalb der bestehenden Fußgängerampeln in Trieb und in Hochstadt ist tagsüber schwierig.

Infolge der innerorts prognostizierten Verkehrsbelastung können Fußgänger die Straße künftig deutlich sicherer queren und nutzen. Damit kann in den Orten im Randbereich der Straße Aufenthaltscharakter entstehen.

Für örtliche Radfahrer besteht zwischen Michelau und Trieb kein straßenbegleitender Radweg, so dass Radfahrer hier die sehr verkehrsbelastete bestehende Bundesstraße nutzen müssen. Zwischen Trieb und Hochstadt sowie zwischen Hochstadt und Zettlitz sind straßenbegleitende Radwege entlang der bisherigen B 173 vorhanden. Am westlichen Ortsrand von Hochstadt endet der ausgewiesene Radweg, so dass die Radfahrer innerorts entweder auf die risikoreiche Bundesstraße oder unzulässigerweise auf den Gehweg ausweichen müssen, bis nördlich der Mainbrücke wieder der Radweg nach Zettlitz weiterführt.

Die überörtlichen Radfahrer, die auf dem Mainradweg unterwegs sind, müssen mit einer aktuell unsicheren Situation zurechtkommen, wenn sie in Hochstadt die B 173 queren. Mainabwärts müssen die Radfahrer von Burgstall kommend in Hochstadt zwischen der Bayernstraße und dem Grubener Weg auf der Bahnbrücke den schmalen Fußgängerweg benutzen und dann die viel befahrene heutige Bundesstraße B 173 queren. Falls die Radfahrer nach Marktzeuln weiterfahren wollen, muss im Weiteren der Gehweg bis über die Mainbrücke genutzt werden, bis ein Flurweg nach Westen durch die Mainaue nach Marktzeuln abzweigt.

Für die örtlichen und überörtlichen Radfahrer wird mit der verlegten

B 173 die Situation im Vergleich mit dem aktuellen Zustand deutlich sicherer, da außerorts wie innerorts für die bisherige B 173 eine Verkehrsbelastung prognostiziert wird, die einen Radfahrerverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich zulässt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Verlegung der B 173 zu einer Entflechtung der Verkehrsströme führt, insbesondere den überregionalen Verkehr aus den bisherigen Ortsdurchfahrten fernhält und so zu erheblich mehr Verkehrssicherheit beiträgt. Das deutlich geringere Verkehrsaufkommen auf der freien Strecke westlich von Trieb bis Redwitz und in den bisherigen Ortsdurchfahrten wird einen erheblichen Rückgang der Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer zur Folge haben.

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt in seinem Urteil vom 12.03.2008 (Az. 9 A 3.06, RN 160) an, dass eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu den Gründen gehört, die bei der Abwägung berücksichtigungsfähig sind:

"... Auch ohne Angaben zum bisherigen Unfallgeschehen ... zu entlastenden Durchfahrtsstraßen ist die Feststellung gerechtfertigt, die prognostizierten Entlastungseffekte würden namentlich in den Ortsdurchfahrten die Verkehrssituation deutlich entspannen und dadurch Unfallgefahren aufs Ganze gesehen verringern."

Gemäß einer erfolgten Stickstoffdepositionsberechnung zur Verlegung der B 173 werden ca. 2,1 ha bisher durch die Verkehrsimmissionen der bisherigen B 173 (insbesondere hinsichtlich Stickstoff) belastete FFH-LRT 6510 – Wiesen zwischen Hochstadt und Zettlitz – künftig entlastet. Damit ist auch eine entsprechende Entlastung der LRT-Flächen von sonstigen Schadstoffdepositionen aus dem Verkehrsbetrieb verbunden. Gleichzeitig tritt durch den geplanten Ausbau mit Verlegung der B 173 keine erhebliche Beeinträchtigung des LRT 6510 durch verkehrsbedingte Stickstoffdepositionen auf.

- c) Darüber hinaus liegen für die Durchführung des Straßenbauprojektes auch andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor:

Die geplante Verlegung mit Ausbau der B 173 im 3. Bauabschnitt wurde –wie bereits ausgeführt– in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes aufgenommen. Nach § 1 Abs. 2 des FStrG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des FStrG.

Die sog. "Nullvariante" würde nicht den gesetzgeberischen Vorgaben entsprechen und die geschilderten belastenden Verkehrsverhältnisse

unverändert belassen und wurde deshalb bereits von der weiteren Untersuchung ausgeschlossen.

Gem. dem Urteil des BVerwG vom 12.03.2008 Az. 9 A 3.06, RN 158/159 verleiht die gesetzliche Bedarfsfeststellung einem Planungsvorhaben einen besonderen Stellenwert und wird als tragfähiger Abweichungsgrund eingestuft.

Gem. dem Urteil des BVerwG zum jetzigen Bauabschnitt der B 173 neu in Gestalt der damaligen "Bahntrasse" (Urteil vom 14.11.2002 – 4 A 15/02) kann die "Verbesserung der überörtlichen Verkehrsabwicklung und der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse" ein überwiegendes öffentliches Interesse wirtschaftlicher und sozialer Art im Sinne von Art. 6 Abs. 4 der FFH-RL begründen.

Die Einstufung des vorgesehenen Straßenbauprojektes in den vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplanes bedeutet, dass die Bedarfsfeststellung gem. § 1 Abs. 2 FStrG auch für das Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG verbindlich ist. Die Planrechtfertigung ist somit für alle weiteren Planungsebenen verbindlich vorgegeben.

Gem. den Zielen des Landesentwicklungsprogramms Bayerns (LEP, Stand 01.09.2013) ist die Verkehrsinfrastruktur in Bayern durch Ausbaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1).

Das Konzept für die Anbindung der oberfränkischen Zentren an das weiträumige Autobahnnetz ist Gegenstand der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen seit 1970, im ersten Abschnitt mit einem vierstreifigen Streckenanteil zwischen Nürnberg und Bamberg, seit 1980 als durchgängige vierstreifige Verlängerung der B 173 bis Kronach samt einer zweistreifigen Fortsetzung bis zur Bundesautobahn A 9 bei Hof.

Der Ausbau der B 173 von Bamberg bis Lichtenfels steht auch im Zusammenhang mit dem "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 16". Im Zuge der Umsetzung des VDE-Programms wurde der unmittelbar südlich von Lichtenfels anschließende Abschnitt der B 173 zur Autobahn A 73 ausgebaut, um die Lücke im Autobahnnetz zu schließen. Das VDE-Programm zum Zusammenwachsen von alten und neuen Bundesländern ist seit 1993 in den seitdem beschlossenen Bedarfsplänen enthalten. Vorrangig wurden jedoch zuerst die Verbindungen von Bayern nach Thüringen und Sachsen mit den zugehörigen neuen Autobahnen A 71/A 73 Erfurt - Schweinfurt/Suhl – Lichtenfels, der Ausbaustrecke der Autobahn A 9 Hermsdorf – Nürnberg, der Fortsetzung der B 173 östlich der Autobahn A 9 und von Hof in Form der Autobahn A 72 nach Sachsen umgesetzt.

Nachdem inzwischen die Nord-Süd-Verbindungen durch die neuen Autobahnen A 71, A 73 und den sechsstreifigen Ausbau der A 9 gestärkt wurden, sind gem. dem Regionalplan Oberfranken-West (BV 1.1.4 G) verstärkt die Ost-West-Verbindungen zu stärken und zu verbessern und hier vor allem die Bundesstraße B 173.

Der Regionalplan Oberfranken-West weist die Bundesstraße B 173 als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung aus, die ausgehend von der Autobahn A 73 bei Lichtenfels bis nach Hof zur Anbindung an die Autobahn A 9 führt. Die Bundesstraße 173 ist damit eine der wichtigsten oberfränkischen Verkehrsachsen mit hoher verkehrlicher und gebietsstruktureller Bedeutung.

Gemäß den Zielen des Regionalplans soll die Verbindung Lichtenfels – Kronach, d.h. die Bundesstraße B 173 durchgehend zweibahnig ausgebaut werden (Ziel B V 1.4.1 Z), um die zur Zeit unzureichende Anbindung des Raumes Kronach/Kulmbach an das leistungsfähige Bundesfernstraßennetz zu verbessern.

Anhaltendes Ziel der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern ist es, durch den Ausbau der B 173 von Lichtenfels bis Kronach den Wirtschaftsstandard Kronach nachhaltig zu stärken. Das entspricht auch dem Staatsziel der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern, gleichwertige Lebensverhältnisse in benachteiligten Regionen zu schaffen (vgl. Art. 72 Abs. 2 Grundgesetz und Art. 3 Bayerische Verfassung). Mit dem geplanten Ausbau der Bundesstraße B 173 sollen insbesondere die Ost-West-Verbindungen zu anderen Wirtschaftszentren wie z.B. nach Sachsen verbessert werden.

Die Zahl der Erwerbstätigen ging im Landkreis Kronach in den Jahren zwischen 2000 und 2011 um rund 8,5 % zurück (im Vergleich dazu betrug der Rückgang im angrenzenden Landkreis Lichtenfels lediglich 0,6 % - Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Statistik-Portal 2012: Arbeitskreis Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder -). In Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung betrug der Rückgang der Bevölkerung im Landkreis Kronach zwischen 2001 und 2011 bereits – 7,8 % (im Vergleich dazu betrug dieser Rückgang im Bereich des Landkreises Lichtenfels lediglich – 4,1 %). Für den Zeitraum zwischen 2011 und 2031 wird für den Landkreis Kronach ein weiterer Bevölkerungsrückgang um ca. – 15 % prognostiziert (im Vergleich dazu beträgt die Schätzung für den Landkreis Lichtenfels lediglich – 9 % - Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Demographisches Profil, 2012 -).

Eine Abkehr von diesem negativen Trend ist u.a. durch eine attraktive Straßenverbindung möglich, um die Mobilität in diesem Landesteil und die Attraktivität für Wirtschaftsansiedlungen abseits der

Bundesautobahnen langfristig zu gewährleisten. Mit einer leistungsfähigen Bundesstraße B 173 wird somit ein wichtiger Beitrag zur Stärkung und Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des Mittelbereiches Kronach geleistet.

Um abwägen zu können, ob die vorgenannten sonstigen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesse es rechtfertigen, in erheblichem Ausmaß in geschützte Lebensraumtypen bzw. Arten der betroffenen Natura 2000-Gebiete einzugreifen und somit deren Integritätsinteresse zurückstellen, sind auch die bereits unter Teil C.3.5.5.1.1 beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Verminderung des Ausmaßes der Beeinträchtigungen mit in die Abwägung einzustellen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um folgende Maßnahmen:

- Die Planung wurde an der größtmöglichen Schonung der durch die Habitat-Richtlinie geschützten Rechtsgüter ausgerichtet (Schadensbegrenzungsmaßnahmen, beschrieben unter C.3.5.5.1.1 der Gründe).
- Es wird kein Lebensraumtyp mit dem Erhaltungszustand "A" beeinträchtigt.
- Die Querung des FFH-Gebietes erfolgt in einem durch zwei Bahnlinien vorbelasteten Bereich. Die dort geplante Mainbrücke der B 173 hält mit einer lichten Weite von 450 m und einer lichten Höhe zwischen 8 m und 11 m die ökologische Vernetzung in der Mainaue problemlos aufrecht. Dagegen weisen die Bahnbrücken über den Main eine lichte Weite von nur 30 m bzw. 45 m (lichte Höhe ca. 6 m) und die Flutbrücke der Bahn nur 100 m bzw. 130 m lichte Weite (bei einer lichten Höhe von ca. 3 m bzw. 5 m) auf.
- Das FFH-Gebiet DE 5833-371 kann auch weiterhin seine Funktionen im kohärenten Schutzgebietsnetz wahrnehmen, denn bei einem Teil der Beeinträchtigungen gehen nicht alle Funktionen verloren, d.h. es tritt kein Verlust des Vegetationsbestands auf, sondern es entstehen durch die künftige Lage eines Lebensraumtyps unter einer Brücke nur Funktionsbeeinträchtigungen (z.B. bleibt beim LRT 91E0\* unter den vorstehend genannten Brücken der Gehölzbestand erhalten, ist jedoch höhen- und lichtmäßig eingeschränkt).
- Alle geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen i.S.d. der Habitat-Richtlinie, s. hierzu Ausführungen unter C.3.5.5.1.2.4) wurden mit den zuständigen Naturschutzbehörden erörtert und in das verbindlich festgestellte

Ausgleichskonzept eingearbeitet.

- Gemäß den nachfolgenden Ausführungen unter C.3.5.5.1.2.4 kann gewährleistet werden, dass die Beeinträchtigungen durch geeignete Kohärenzsicherungsmaßnahmen langfristig mit hoher Erfolgsaussicht ausgeglichen werden können. Dies gilt insbesondere für den prioritären LRT 91E0\*. Die betroffenen 91E0\*-Bestände sind überwiegend schmale, zum Teil nur einreihige Bestände mit dem Erhaltungszustand "B" und "C". Der Ausgleich erfolgt mit dem Dreifachen der beeinträchtigten Fläche an einem Standort mit unmittelbarer Anbindung an einen vorhandenen 91E0\*-Auwaldbestand mit Erhaltungszustand "B". Zudem befindet sich die Kohärenzsicherungsmaßnahme im Umfang von rd. 0,5 ha innerhalb einer Gesamtmaßnahmenfläche zur Wiederherstellung von Auwald von 2,2 ha.

Weiter gibt es aus den seit 2003 laufenden Kartierungen Beispiele von relativ rascher Entwicklung von Auwald-Beständen, die nach etwa 10 Jahren Wachstum in der Bayerischen Biotopkartierung als LRT 91E0\*-Bestand erfasst wurden. Die Erfolgsaussichten für die Entwicklung eines neuen LRT 91E0\*-Bestandes können daher als günstig eingestuft werden.

- Mit der Gesamtheit der geplanten Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird die Stabilität des Erhaltungszustandes der betroffenen prioritären wie auch der nicht prioritären Lebensraumtypen nicht gefährdet. Dieser Sachverhalt wird entsprechend dem Urteil des BVerwG vom 09.07.2009 (Az. 4 C 12.07, Rdnr. 28) bei der Entscheidung berücksichtigt.

Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens ist abschließend abzuwägen mit dem Interesse an der Integrität des betroffenen FFH-Gebietes. Das FFH-Gebiet DE 5833-371 wird durch die vorliegende Planung des 3. Bauabschnittes der B 173 in vier Erhaltungszielen erheblich, jedoch zeitlich, funktional und räumlich begrenzt beeinträchtigt. Es entstehen keine substantziellen Beeinträchtigungen, so dass das Schutzgebiet nach Durchführung der in Teil C.3.5.5.1.2.4 der Gründe beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen weiterhin ein funktionsfähiger Bestandteil des kohärenten Schutzgebietsnetzes Natura 2000 ist.

Bei der Abwägung der widerstreitenden Interessen an der Umsetzung des Vorhabens und der Integrität des betroffenen FFH-Gebietes überwiegen die vorstehend aufgeführten "anderen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" in Form der gesetzlichen Bedarfsfeststellung, der wirtschaftlichen Förderung und Vernetzung der regionalen Wirtschaft Oberfrankens und insbesondere des Mittelbereichs Kronach und des Beitrags



zur Stabilisierung der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung. Ferner wird das öffentliche Interesse an der Entlastung der Ortsdurchfahrten (in Bezug auf die Gesundheit des Menschen und die öffentliche Sicherheit) bei der Entscheidung berücksichtigt. Gemäß den vorstehenden Ausführungen wird mit der Gesamtheit der geplanten Maßnahmen die Stabilität des Erhaltungszustandes der betroffenen Erhaltungsziele des FFH-Gebietes gesichert.

Zusammenfassend überwiegt das Gewicht, welches der Ausbau und die Verlegung der B 173 im 3. Bauabschnitt zur Stärkung der regionalen Wirtschaft und zur Abfederung des Bevölkerungsrückgangs aus den dargestellten Gründen entfaltet, die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen des Netzes Natura 2000. Das bedeutet, dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Notwendigkeit des beantragten Straßenbauprojektes belegen und es in seiner planfestgestellten Form auch rechtfertigen.

Damit liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG vor.

Mit der gewählten Trasse (Variante Süd), die wie alle Varianten weitestmöglich optimiert wurde, besteht eine zumutbare Alternative mit den in der Summe geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371 und des Vogelschutzgebietes DE 5931-471. Weitere zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen könnten, sind nicht vorhanden. Damit sind auch die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG gegeben. Gleichzeitig liegen auch die notwendigen Abweichungsgründe gegenüber dem Integritätsinteresse von Natura 2000 hinsichtlich der erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes DE 5931-471 vor.

Das vorliegende Straßenbauprojekt beeinträchtigt darüber hinaus im FFH-Gebiet DE 5833-371 einen prioritären Lebensraumtypen, und zwar den LRT 91E0\* -Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*- erheblich. Für die ausnahmsweise Zulassung dieser besonders gewichtigen Beeinträchtigung liegen aber ebenfalls gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG gemäß den vorstehenden Ausführungen sonstige zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor.

Nach § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG können diese "sonstigen Gründe" i.S. des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nur dann berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Dieser (formellen) Vorgabe ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen und hat hierzu mit Schreiben vom 08.11.2013, ergänzt mit Schreiben vom 04.04.2014, unter Verwendung des hierfür vorgesehenen Musterantrags über das Bayer. Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Bonn, die Europäische Kommission ersucht, gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (bzw. § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG) eine Stellungnahme zur beabsichtigten Zulassung des beantragten Straßenbauprojektes abzugeben.

Im Rahmen dieses "Meldeverfahrens" hat der Vorhabenträger geplant, zwei bereits im landschaftspflegerischen Ausgleichskonzept vorgesehene Kompensationsmaßnahmen, und zwar die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A17 und A18, die gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) zu Extensivgrünland auf bisheriger Ackerfläche entwickelt werden sollten, dahingehend zu modifizieren, dass diese künftig zu Flachlandmähwiesen entwickelt werden. Sie sollen als zusätzliche Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS3.1 und KS3.2 zur weiteren Sicherung des Zusammenhanges des Netzes Natura 2000 dienen und künftig in das bestehende FFH-Gebiet DE 5833-371 mit einbezogen werden.

Für die Beeinträchtigung des LRT 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- auf einer Fläche von 0,619 ha werden damit im Zuge der KS3, KS3.1 und KS3.2 neue Flachlandmähwiesen in der Größenordnung von 3,80 ha neu entwickelt und künftig auch in das bestehende FFH-Gebiet mit einbezogen. Das bedeutet, dass für den beeinträchtigten LRT 6510 künftig ein Ausgleichsfaktor von 1 : 6 erreicht bzw. gewährleistet wird.

In diesem Zusammenhang wurde vom Vorhabenträger weiter zugesagt, den Flächenumfang für die KS1 von 0,13 ha auf 0,19 ha, sowie den Flächenumfang der KS2 von 0,09 ha auf 0,13 ha zu erhöhen. Beide Kohärenzsicherungsmaßnahmen werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A9 -Entwicklung eines Feuchtkomplexes Retentionsraum nördlich Burgstall- bzw. der flächengleichen Retentionsflächenausgleichsmaßnahme R3 ausgeführt.

Mit der KS1 wird ein geeignetes Stillgewässer zum Ausgleich in den LRT 3150 -Naturnahe eutrophe Stillgewässer- neu angelegt und mit der KS2 werden feuchte Hochstaudenfluren im Randbereich des neu zu schaffenden Altwassers zum Ausgleich in den LRT 6430 -Feuchte Hochstaudenfluren- neu entwickelt. Eine flächenmäßige Ausweitung des bisherigen A/E-Konzeptes ist damit allerdings nicht verbunden, weshalb dadurch auch keine neue Drittbetroffenheiten gegenüber der ausgelegten Planung entstehen. Durch die flächenmäßige Vergrößerung der KS-Maßnahmen 1 und 2 beträgt der Ausgleichsfaktor sowohl für den beeinträchtigten LRT 3150 sowie auch für den LRT 6430 künftig ebenfalls einheitlich 1 : 3 (LRT 3150: beeinträchtigte Fläche 0,064 ha, Ausgleich 0,19 ha, LRT 6430: beeinträchtigte Fläche

0,043 ha, Ausgleich 0,13 ha), ebenso wie für den Eingriff in den prioritären LRT 91E0\*, wo für eine beeinträchtigte Fläche von 0,162 ha ein dreifacher Ausgleich von 0,50 ha vorgesehen ist.

Diese vom Vorhabenträger zugesagten Modifizierungen des Konzeptes der vorgesehenen notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen und damit entsprechend auch des bisher vorgesehenen A/E-Konzeptes wurden als Nebenbestimmungen bzw. Verpflichtungen des Vorhabenträgers unter Teil A Ziffer 3.3.1.1 des Beschlusstextes aufgenommen.

Mit Schreiben vom 18.12.2015 Az. C (2015) 9085 final hat die Europäische Kommission eine positive Stellungnahme zum geplanten Straßenbauprojekt abgegeben. Darin heißt es u.a.:

"Nach den vorgelegten Angaben ist der Ausbau und die Verlegung der Bundesstraße B 173 zwischen Michelau und Zettlitz als wichtiges Projekt von überwiegend öffentlichem Interesse gerechtfertigt, für das es keine besseren Alternativen gibt. Es werden Schadensbegrenzungsmaßnahmen durchgeführt, welche die negativen Auswirkungen des Straßenbaus reduzieren. Das Projekt wird die Integrität von zwei Natura 2000-Gebieten und besonders den prioritären LRT 91E0\*, Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*, erheblich beeinträchtigen.

Die negativen Auswirkungen werden durch die Schaffung gleichwertiger Lebensräume auf einer Gesamtfläche, die mindestens dreimal so groß ist wie das betroffene Gebiet, ausgeglichen. Die deutschen Behörden haben eine konkrete Durchführungs- und Überwachungsregelung mit Zeitplan aufgestellt. Der Schutz der globalen Kohärenz des Natura 2000-Netzes wird daher sichergestellt. Auf der Grundlage der detaillierten Informationen und Erläuterungen der deutschen Behörden und unter besonderer Berücksichtigung der in diesem Dokument beschriebenen Aspekte ist die Kommission der Auffassung, dass die nachteiligen Auswirkungen des Ausbaus und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz in Bayern aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind.

Diese Stellungnahme unterliegt folgenden Bedingungen:

- Die Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden entsprechend der Beschreibung in den Unterlagen, die die deutschen Behörden der Kommission übermittelt haben, durchgeführt und überwacht und das FFH-Gebiet DE 5833-371 dadurch gemäß den Angaben der deutschen Behörden erweitert.
- Detaillierte Berichte über die Durchführung und Überwachung dieser Maßnahmen werden entsprechend der Zusage der deutschen Behörden der Öffentlichkeit per Internet zur Verfügung gestellt.

- Die Ergebnisse des begleitenden Überwachungsprogramms für die betreffenden Natura 2000-Gebiete werden berücksichtigt, um ggf. notwendige Korrekturen am Projektdesign vorzunehmen oder zusätzliche Ausgleichs- und/oder Schadensbegrenzungsmaßnahmen durchzuführen.
- Die noch ausstehenden Vorgaben des Art. 4 Abs. 4 und 6 Abs. 1 der FFH-RL werden für das Natura 2000-Gebiet DE 5833-371 von Deutschland erfüllt, bevor mit der Umsetzung dieses Projekts begonnen wird, insbesondere die Festlegung der nötigen Erhaltungsmaßnahmen, um den günstigen Erhaltungszustand der vorhandenen Schutzgüter dieses Gebiets zu wahren oder diesen wiederherzustellen."

Die von der Europäischen Kommission formulierten Bedingungen wurden vollinhaltlich (bis auf die u.g. Natura 2000-Verordnung) unter Teil A Ziffern 3.3.1.1 bis 3.3.1.5 des Beschlusstextes als Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Die Bedingung, dass die noch ausstehenden Vorgaben des Art. 4 Abs. 4 und Art. 6 Abs. 1 der FFH-Richtlinie vor Baubeginn für das beeinträchtigte FFH-Gebiet DE 5833-371 erfüllt sein müssen, ist bereits erfüllt bzw. in die Wege geleitet. In Erfüllung der Vorgabe des Art. 4 Abs. 4 FFH-Richtlinie hat das Bayer. Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz mit Verordnung vom 19.02.2016 (BayRS 791-8-1-U) die Bayer. Natura 2000-Verordnung - BayNat 2000 V - erlassen, die zum 01.04.2016 in Kraft getreten ist. Damit wurden neben den bisher schon rechtsverbindlichen festgelegten Europäischen Vogelschutzgebieten nunmehr auch die bereits gemeldeten FFH-Gebiete parzellenscharf definiert und dabei deren Erhaltungsziele verbindlich festgelegt. Insofern ist diese Vorgabe bzw. Maßgabe aus der Entscheidung der Europäischen Kommission bereits erfüllt. In Vollzug des Art. 6 Abs. 6 der FFH-Richtlinie wird für das Natura 2000-Gebiet "Maintal zwischen Theisau und Lichtenfels" derzeit unter Federführung der höheren Naturschutzbehörde ein Managementplan aufgestellt, um die gefährdeten Lebensräume und Arten der FFH-Richtlinie sowie die geschützten Vogelarten in einem günstigen Zustand zu erhalten. Das Verfahren zur Aufstellung eines Managementplans wurde von der höheren Naturschutzbehörde im März 2016 eingeleitet und soll ca. im Frühjahr 2017 abgeschlossen werden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass dieser Managementplan bis zum Baubeginn für die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme endgültig vorliegen wird.

#### 3.5.5.1.2.4 Erforderliche Maßnahme zur Kohärenzsicherung

Nachdem das beantragte Straßenbauvorhaben trotz erheblicher Beeinträchtigungen von verschiedenen Lebensraumtypen, u.a. auch des prioritären LRT 91E0\* (Auenwälder) aus sonstigen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Einholung der - positiven - Stellungnahme der Europäischen Kommission zugelassen werden kann und

keine zumutbaren Alternativen ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen möglich sind, sind gemäß § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG die zur Sicherung des Zusammenhanges des Netzes Natura 2000 erforderlichen Maßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) vorzusehen.

Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen die festgestellten Funktionsbeeinträchtigungen beheben und sicherstellen, dass der Beitrag eines Gebietes zur Erhaltung des günstigen Zustandes der zu schützenden Lebensräume oder Arten innerhalb der betroffenen biogeografischen Region gewahrt bleibt.

Nach der herrschenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss in zeitlicher Hinsicht sichergestellt sein, dass die betroffenen Gebiete unter dem Aspekt der beeinträchtigten Erhaltungsziele nicht irreversibel geschädigt werden. Dies ist gemäß den hierzu erfolgten Beurteilungen gewährleistet.

Weiter ist es hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht ausgeglichen werden (BVerwG 9 A 3.06 vom 12.03.2008, Rdnr. 200; 9 A 73.07 vom 13.05.2009, Rdnr. 69, 4 C 12.07 vom 09.07.2009, Rdnr. 28). Nach den zitierten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts genügt für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme weiter, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht bzw. sich der Erfolg prognostisch abschätzen lässt. Nach dem zitierten Urteil aus dem Jahr 2008 können Kohärenzsicherungsmaßnahmen zugleich auch dazu dienen, im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zu kompensieren. Bei den vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist gewährleistet, dass keine Doppelanrechnung auf tatsächlich verschiedene Beeinträchtigungen erfolgt, da die betroffenen Funktionen jeweils getrennt auf einer eigenen Fläche kompensiert werden.

Die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen wurden aus fachlicher Sicht mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken, der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Lichtenfels sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kronach abgestimmt.

Die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen wird funktionsbezogen an den jeweiligen erheblichen Beeinträchtigungen ausgerichtet. In zeitlicher Hinsicht wird sichergestellt, dass das jeweilige Schutzgebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungszieles nicht irreversibel geschädigt wird. Die Beeinträchtigung der Funktionen lassen sich aber nicht zeitnah ausgleichen, da die betroffenen Lebensraumtypen-Bestände erst neu geschaffen oder aus vorhandenen, ökologisch weniger

wertvollen Vegetationsbeständen entwickelt werden müssen. Daher werden die folgend genannten Ausgleichsfaktoren angewandt. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind auch in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12.1) beschrieben und in Planunterlage 12.3 dargestellt.

Bei den Kohärenzsicherungsmaßnahmen für das beeinträchtigte FFH-Gebiet DE 5833-371.02 wird bei betroffenen Flächen von FFH-Lebensraumtypen folgendes Funktionsverlust-/Ausgleichs-Flächenverhältnis angesetzt:

Bei einem Erhaltungszustand "C" 1 : 2 sowie bei einem Erhaltungszustand "B" 1 : 3 (sofern Bestände mit einem Erhaltungszustand B und C betroffen sind, wird zusammenfassend ein Ausgleichsflächenverhältnis von 1 : 3 angesetzt).

Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS1, KS2, KS3 und KS4 erfolgen vollständig auf Flächen, die im Eigentum des Baulastträgers bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand sind, so dass die Umsetzung gewährleistet ist.

Nach den ausgelegten Antragsunterlagen sollen folgende Kohärenzsicherungsmaßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in die entsprechenden Lebensraumtypen erfolgen:

FFH-Gebiet DE 5833-371.02	Funktionsverlust	Kohärenz- sicherungs- maßnahme	Lage Natura 2000	Maßnahmen- fläche	Ausgleichs-/ Ersatzmaß- nahme nach LBP
LRT nach Anhang I der FFH-RL					
LRT 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vege- tation des Mag- nopotamions oder Hydro- charition	640 m <sup>2</sup> Erhaltungszustand C	KS1 Feuchtkomplex Altwasser südlich Horb	im be- troffen- en FFH- Gebiet	1.300 m <sup>2</sup> (innerhalb 3.600 m <sup>2</sup> Wasserfläche)	A 9
LRT 6430 Feuchte Hoch- staudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe	430 m <sup>2</sup> Erhaltungszustand C	KS2 Feuchtkomplex Altwasser südlich Horb	im be- troffen- en FFH- Gebiet	900 m <sup>2</sup> (innerhalb 1.300 m <sup>2</sup> Gesamtfläche)	A 9
LRT 6510 Magere Flach- land-Mähwiesen	6.190 m <sup>2</sup> Erhaltungszustand B	KS3 Magere Flach- land-Mähwiesen südöstlich Sport- platz Schwürzbitz und südlich Marktzeuln	im be- troffen- en FFH- Gebiet	19.000 m <sup>2</sup> (innerhalb 20.100 m <sup>2</sup> Gesamtfläche, A12: 11.310 m <sup>2</sup> u. A16: 8.790 m <sup>2</sup>	A 12 A 16
LRT 91E0* Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (Alno- Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	1.620 m <sup>2</sup> Erhaltungszustand B und C	KS4 Entwicklung Auwald nördlich Hochstadt	im be- troffen- en FFH- Gebiet	5.000 m <sup>2</sup> (innerhalb 6.960 m <sup>2</sup> Fläche von E2 und im Zusam- menhang von weiteren 15.470 m <sup>2</sup> von A19	E 2

Bei den Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 für Funktionsverluste durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen der

Rohrweihe kann von keinem festen Flächenverhältnis von Eingriff zu Ausgleich ausgegangen werden, da der Rohrweihe bei (relativ) ungestörtem Umfeld schon wenige 100 m<sup>2</sup> Schilf für eine Brut ausreichen. Aus den Erfahrungen der bekannten Brutplätze der Rohrweihe im Untersuchungsraum zwischen 2003 und 2011 lassen sich allerdings Prognosen zum Bruterfolg ableiten. Danach sollen im Rahmen der Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 für die erhebliche Beeinträchtigung von zwei Brutpaaren der Vogelart A 081 - Rohrweihe - auf verschiedenen Flächen der im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 geeignete Schilfflächen im ruhigen Umfeld als Standortvoraussetzung für die Brut der Rohrweihe neu entwickelt werden und auf den gesamten Maßnahmeflächen dieser Ausgleichsmaßnahmen ein Betretungsverbot während der Vogelbrutzeit verfügt werden.

Im Rahmen der unter vorstehender Ziffer C.3.5.5.1.2.3 beschriebenen Beteiligungsverfahren der EU-Kommission hat der Vorhabenträger sein Konzept ergänzt und zugesagt, die bisher vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS1 bis KS3 dahingehend zu modifizieren bzw. zu erweitern, dass für die Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen LRT 3150, LRT 6430 und LRT 91E0\* ein einheitliches Funktionsverlust-/Ausgleichsverhältnis von 1 : 3 sowie für die Beeinträchtigung des LRT 6510 - Magere Flachlandmähwiesen - ein Kompensationsverhältnis von 1 : 6 angesetzt und auch gewährleistet wird.

Dazu wird die Maßnahmefläche der KS1 von 0,13 ha auf 0,19 ha sowie die Maßnahmenfläche KS2 von 0,09 ha auf 0,13 ha, beide innerhalb der Ausgleichsmaßnahme A9 gelegen, erhöht. Die KS4 bleibt dagegen unverändert, da sie mit einer Flächengröße von 0,50 ha bereits nach der Ursprungsplanung ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 3 aufgewiesen hat.

Um für die Beeinträchtigung des LRT 6510 ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 6 zu erreichen, wurde die bisherige KS3 mit einer Größe von 1,90 ha durch die Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS3.1 und KS3.2 erweitert, wonach auf den bisherigen Ausgleichsflächen A17 und A18 statt Extensivgrünland nunmehr der FFH-Lebensraumtyp LRT 6510 - Magere Flachlandmähwiesen - auf bisherigen Ackerflächen entwickelt werden soll. Danach werden bisher nicht innerhalb des FFH-Gebietes gelegene Flächen von 1,567 ha (Maßnahme A17) sowie 0,346 ha (Maßnahme A18), insgesamt also 1,913 ha neu als Magere Flachlandmähwiesen entwickelt und künftig das bestehende FFH-Gebiet um diese Flächen des LRT 6510 erweitert.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass mit den vorgesehenen - teilweise modifizierten - Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS1 bis KS4 sowie den zusätzlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS3.1 und KS3.2 zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 5833-371 und der Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 zur

Kompensation der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes DE 5931-471 durch die B 173 im 3. Bauabschnitt entsprechend § 34 Abs. 5 BNatSchG die geeigneten Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhanges des Netzes Natura 2000 vorgesehen sind.

Die beiden Natura 2000-Schutzgebiete werden daher trotz der Beeinträchtigungen ihre Funktionen für die Erhaltungsziele ohne Unterbrechung weiter erfüllen, wenn auch auf temporär etwas abgeschwächtem Niveau, bis die geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen ihre volle Funktion erfüllen.

Die weitere Betrachtung, ob auch die erhebliche Beeinträchtigung des LRT 91E0\* durch die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen für Michelau, die unter Federführung des Wasserwirtschaftsamtes Kronach durchgeführt werden, im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zusätzlich mit berücksichtigt werden muss, ergab, dass hinsichtlich dieser Hochwasserschutzmaßnahmen keine gleichzeitig nachteilig wirkenden Kumulationseffekte durch diese Maßnahmen zu besorgen sind, die beim Bau der B 173 neu im Planfeststellungsabschnitt zusätzlich zu berücksichtigen wären.

In Michelau sind Erhöhungen der Hochwasserschutzdeiche zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes geplant. Die vorgesehene Erhöhung vorhandener Deiche liegt teilweise im vorliegenden FFH-Gebiet, am westlichen Rand des Untersuchungsraumes. Durch die in der wasserwirtschaftlichen Planung festgelegten Maßnahmen wird gemäß den Daten des Projektträgers (Wasserwirtschaftsamt Kronach) in den Bestand der Auenwälder (LRT 91E0\*) erheblich eingegriffen. Der Ausgleich hierfür erfolgt eigenständig im wasserrechtlichen Verfahren. Es ist laut Projektträger Wasserwirtschaftsamt in zeitlicher Hinsicht sichergestellt, dass das betroffene Gebiet unter dem Aspekt der beeinträchtigten Erhaltungsziele nicht irreversibel geschädigt wird. Nach Mitteilung des Projektträgers sind entsprechend § 34 Abs. 3 und Abs. 4 BNatSchG die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses am Hochwasserschutz Michelau zum Schutz der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit als Ausnahmegründe gegeben. Eine Stellungnahme der EU-Kommission ist daher nach Mitteilung des Projektträgers nach § 34 Abs. 4 BNatSchG nicht notwendig; die Kommission wird allerdings gemäß § 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG über die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen informiert.

Der Kohärenzausgleich der Beeinträchtigung des LRT 91E0\* soll gemäß den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach voraussichtlich durch die ökologische Aufwertung vorhandener Auwaldflächen und ihre Entwicklung zum LRT 91E0\* erfolgen. Die Entwicklung bestehender Auwaldflächen zu LRT 91E0\*-Auenwäldern besitzt nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnistand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit. Demnach wird davon ausgegangen, dass die funktionalen



Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch den Hochwasserschutz Michelau mit den im Rahmen dieser Maßnahme beabsichtigten Kohärenzsicherungsmaßnahmen geeignet und zeitnah kompensiert werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Nach Mitteilung des Wasserwirtschaftsamtes Kronach sollen die Kohärenzsicherungsmaßnahmen des Hochwasserschutzes Michelau für den LRT 91E0\* im Zuge der Baumaßnahme umgesetzt und damit voraussichtlich 2017 verwirklicht werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit der beabsichtigten Umsetzung der Maßnahmen eine vollständige Wiederherstellung des beeinträchtigten prioritären LRT 91E0\* erfolgt.

Die Beeinträchtigung des prioritären LRT 91E0\* durch die geplante B 173 im 3. Bauabschnitt wird aufgrund des voraussichtlichen Zeithorizonts nicht vor dem Jahr 2018 erfolgen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Kohärenzsicherungsmaßnahmen des Hochwasserschutzes Michelau für den LRT 91E0\* zum Zeitpunkt der Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauprojektes bereits erstellt sind und die Funktionswiederherstellung eingeleitet ist.

Damit sind zur geplanten B 173 im 3. Bauabschnitt für das FFH-Gebiet DE 5833-371 keine gleichzeitig nachteilig wirkenden Kumulationseffekte aufgrund anderer Projekte und Pläne zu besorgen (§ 34 Abs. 1 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie). Zumindest wird der wasserwirtschaftlich erforderliche Ausgleich zum Zeitpunkt der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens in die Wege geleitet sein.

#### 3.5.5.1.2.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im vorliegenden Fall die nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG notwendigen Voraussetzungen bzw. Bedingungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens des Ausbaus und der Verlegung der B 173 im 3. Bauabschnitt zwischen Michelau und Zettlitz erfüllt werden, um die gegenläufigen Belange des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 zu überwinden.

Das beantragte Straßenbauprojekt beeinträchtigt zwar verschiedene Lebensraumtypen und Arten, darunter den prioritären Lebensraumtyp LRT 91E0\* - Auenwälder - des betroffenen Natura 2000-Gebietes erheblich.

Da es allerdings aus sonstigen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind, eine positive Stellungnahme der Europäischen Kommission zum Vorhaben vorliegt sowie die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen vorgesehen und durchgeführt werden, wird hiermit im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses auch die Ausnahme gemäß § 34 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 und 5 BNatSchG erteilt.

Sowohl die höhere als auch die untere Naturschutzbehörde haben in ihren jeweiligen Stellungnahmen vom 02.08.2012 bzw. vom 13.08.2012 das gefundene Ergebnis bestätigt und übereinstimmend das Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen aus Natura 2000-Sicht bestätigt.

Die höhere Naturschutzbehörde führt dazu aus, dass "die Variante Süd (= Planfeststellungsvariante) gegenüber den anderen Varianten vorzuziehen ist, weil sie im Vergleich die geringsten Beeinträchtigungen des FFH- und Vogelschutzgebietes mit sich bringt und als zumutbar eingestuft wird. Es drängen sich keine weiteren zumutbaren Alternativen auf, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen erfüllen.

Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses werden aus unserer Sicht (Anm.: der höheren Naturschutzbehörde) nachvollziehbar dargelegt. Da das Projekt einen prioritären Lebensraum beeinträchtigt (91E0\* - Auwald -), können gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat.

Mit den Kohärenzsicherungsmaßnahmen KS1 bis KS 4 zur Kompensation der Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets und mit der Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes sind geeignete Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 vorgesehen. Die beiden Natura 2000-Schutzgebiete werden daher trotz der Beeinträchtigungen aller Voraussicht nach ihre Funktionen für die Erhaltungsziele ohne Unterbrechung weiter erfüllen, wenn auch temporär auf etwas abgeschwächtem Niveau, bis die geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen ihre volle Funktion erfüllen.

Es ist hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden.

Nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit."

Die untere Naturschutzbehörde schreibt in ihrer Stellungnahme vom 13.08.2012 dazu, dass "Aussagen zur Bedarfsfeststellung, eingehende Variantenprüfung, Gegenüberstellung der Beeinträchtigungen der drei Varianten und die Hinleitung zur 'Vorzugstrasse' übersichtlich und klar

dargestellt sind. Die anschließende ausführliche Beschreibung der zwingend notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist in allen Einzelheiten und nachvollziehbar erledigt. Es wird bewiesen, dass die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Auch die Summationswirkung der Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen durch andere Vorhaben wurde in der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung beleuchtet.

In Verbindung mit dem Vorhaben "Hochwasserschutz Michelau" (das zeitlich vorverlegt in den Bestand der Auenwälder erheblich eingreifen wird) wurde jedoch keine kumulative Gleichzeitigkeit festgestellt.

Die Bedingungen für eine ausnahmsweise Zulassung werden als erfüllt angesehen, um die gegenläufigen Belange von Natura 2000 überwinden zu können."

#### 3.5.5.1.3 Sonstige Schutzgebiete und geschützte Flächen

Festgesetzte Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG bzw. festgesetzte Landschaftsschutzgebiete nach § 26 BNatSchG werden durch die geplante Straßenbaumaßnahme im Vorhabenbereich nicht betroffen.

Es ist allerdings geplant, für den Bereich "Nassanger", für den Bereich "Mainaue bei Michelau" sowie für den Bereich "Mainaue östlich Hochstadt" jeweils ein Naturschutzgebiet auszuweisen. Die Festsetzung dieser Naturschutzgebiete ist allerdings bisher noch nicht erfolgt.

Die naturschutzfachlichen Belange dieser künftigen Naturschutzgebiete werden bereits bei der Natura 2000-Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung (gemäß Abschnitt C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) beachtet und berücksichtigt.

Große Bereiche des Vorhabengebietes liegen auch innerhalb des geplanten Landschaftsschutzgebietes "Steinach-, Rodach- und Maintal", das ebenfalls derzeit noch nicht festgesetzt wurde. Die fachlichen Belange dieses künftigen Landschaftsschutzgebietes wurden ebenfalls im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung entsprechend den Planunterlagen 12.1 bis 12.3 berücksichtigt.

Hinsichtlich der Lage und der Beschreibung betroffener, nach § 30 BNatSchG geschützter Biotope wird ebenfalls auf die Planunterlagen 12.1 bis 12.3 -landschaftspflegerischer Begleitplan- verwiesen.

Handlungen, die zur Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, sind nach § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten. Von diesen Verboten kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die

Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

Für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotop lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG) bzw. Befreiungen (§ 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) zu. Die Gründe ergeben sich aus den bereits mehrfach angesprochenen Erläuterungen zur Notwendigkeit des planfestgestellten Straßenbauvorhabens. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotop rechtfertigen, zumal diese entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung wieder ausgeglichen werden.

### 3.5.5.2 Besonderer und strenger Artenschutz

#### 3.5.5.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden 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 im Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie 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-Richtlinie 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 Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-Richtlinie 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 Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt ist. 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 Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

#### 3.5.5.2.2 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 naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (GZ II 7-4022.2-001/05). Korrigierend zur deutschen Regelung unter diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011 Az. 9 A 12.10 der Art. 12 Abs. 1a der FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigen Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

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

Mit weiterem Urteil des BVerwG vom 08.01.2014 Az. 9 A 4/13 zum Neubau der Bundesautobahn A14 nördlich Colbitz (Sachsen-Anhalt) wurde diese "restriktive" Rechtsprechung zum Vorliegen eines Tötungsverbot wiederum dahingehend korrigiert, dass das BVerwG nunmehr festgestellt hat, dass Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens bereits tatbestandlich das sog. Tötungsverbot nicht erfüllen, sofern -insbesondere i.V.m. Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen- kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht.

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

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 12.4 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 obigen Ausführungen unter C.2.1.3 der Gründe sowie die nachfolgenden Erläuterungen unter C.3.5.5.2.3 verwiesen.

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Soweit dabei beanstandet wurde, dass die Untersuchung auf wenige streng und besonders geschützte Arten beschränkt wurde, werden diese Ausführungen zurückgewiesen.

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 (vgl. BVerwG, Beschluss vom 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).

#### 3.5.5.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.5.2.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen. 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 Anhanges IV der FFH-RL und von Vogelarten zu vermeiden und zu vermindern. Die Ermittlung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgte dabei unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Schutz vor Beeinträchtigungen von Artenschutzbelangen:

- Rodung von flächigen Gehölzbeständen (Strauchbestände und junge Bäume ohne Baumhöhlen) zwischen Anfang Oktober und Ende Februar
- Fällung von Bäumen mit Baumhöhlenverdacht zwischen Anfang Oktober und Ende Oktober, außerhalb der Brutzeit von Vögeln sowie der Fortpflanzungszeit und der Winterruhe von Fledermäusen
- Fällen von Altholz-Bäumen mit Verdacht auf Baumhöhlen (insbesondere im Waldbereich südlich von Hochstadt), bei denen Winterquartiere für Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden können, werden vor den Rodungsarbeiten markiert und im Laufe des Monats Oktober gefällt. In dieser Zeit haben sich evtl. Fledermaus-Wochenstuben, die auch in Höhlenbäumen vorkommen könnten, bereits aufgelöst und andererseits sind Fledermäuse, die in Baumhöhlen überwintern könnten, noch nicht zur Winterruhe in die Baumhöhlen eingezogen. Evtl. in den Baumhöhlen übertagende Fledermäuse haben im Oktober die Möglichkeit, beim Fällen der Bäume die Baumhöhlen selbstständig und rechtzeitig zu verlassen. Mit dieser Vorgehensweise wird vermieden, dass es im Zusammenhang mit den notwendigen Rodungsarbeiten zu populationsrelevanten Tierverlusten kommen kann.
- Bauschutzzäune zur bauzeitlichen Sicherung angrenzender, ökologisch wertvoller Flächen (siehe Planunterlagen 7.1 und 7.2 sowie Planunterlage 12.1 Kapitel 6.1 und Planunterlage 12.3.2 Blätter 1 – 6 -Schutzmaßnahme S1-)
- Amphibienleiteinrichtungen am Bauanfang und im Umfeld der Baggerseen des Kieswerkes Trieb (s. Planunterlagen 7.1 und 7.2 sowie 12.3.2 Blätter 1 und 2 -Vermeidungsmaßnahme V1-)
- Ein- bzw. beiderseitige Erdwälle (Höhe = 4 m) mit Schutzzäunen (Höhe = 1,5 m bzw. 2,0 m) bzw. Wand zwischen der Anschlussstelle Michelau und dem Nassanger Weiher zum Kollisions-, Überflug-, Sicht- und Irritationsschutz für Vögel und Fledermäuse (s. Planunterlagen 7.1 und 7.2 sowie Planunterlage 12.3.2 Blätter 1 und 2 -Vermeidungsmaßnahme V2-)
- Zwischen Bau-km 6+560 und Bau-km 6+770 sind 8 Durchlässe DN 800 im Bereich der durch die B 173 getrennten Baggerseen geplant, damit sich im Hochwasserfall die Wasserspiegel der getrennten Wasserflächen ausgleichen können. Diese Durchlässe können u.U. auch als

Biotopverbund für bodengebundene Tierarten dienen, auch wenn die Länge der Durchlässe mit ca. 70 m sehr lang ist.

- Brücke über eine Flutmulde bei Bau-km 7+300 (lichte Weite ca. 10 m, lichte Höhe ca. 2,4 m) als Biotopverbund für bodengebundene Tierarten
- Schutzzaun (Höhe = 2,0 m) zwischen Trasse und Waldrand südlich von Hochstadt als Kollisionsschutz von Fledermäusen (s. Planunterlagen 7.1 und 7.2 sowie Planunterlage 12.3.2 Blatt 3 und 4 -Vermeidungsmaßnahme 3-)
- Spritzschutzwände (Höhe = 2,40 m) auf der Mainbrücke und in anschließender Dammlage zur Anschlussstelle B 289 zur Minderung von Immissionseintrag in Auenlebensräume sowie zur Vermeidung bzw. Minderung von Beeinträchtigungen der Vögel und Fledermäuse (siehe Planunterlage 7.2 Bauwerksverzeichnis -Vermeidungsmaßnahme V 4-)
- Bermen unter der Scheidsbachbrücke über dem Mittelwasser (für Biber und Fischotter)
- Mainbrücke mit einer lichten Höhe zwischen ca. 9 m und 12 m über Gelände
- Weitmöglicher Verlauf der Trasse im Einschnitt, z.T. mit seitlichen Wällen
- Bepflanzung von Böschungen zur Erhöhung der Überflugdistanz von Vögeln und als Leitstruktur für strukturgebunden fliegende Fledermausarten
- Reinigung des Fahrbahnwassers in Absetzbecken von absetzbaren Stoffen, bevor es an die jeweiligen Vorfluter abgeleitet wird

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen, d.h. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG) durchgeführt:

- CEF 1: Ausgleich von Baumhöhlenverlusten der Fledermäuse durch Aufhängen von Höhlenkästen (in der Regel im weiteren Umfeld der verlorengehenden Bäume) bzw. Spaltenkästen (an den Bauwerken und anderen geeigneten Standorten) für Abendsegler, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus
- CEF 2: Extensivnutzung eines Ackers mit Schaffung von Lerchenfenstern, südöstlich von Trieb, ca. 240 m bis ca. 520 m südlich der Trasse (im



Rahmen der verbindlich vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahme A5, gem. Planunterlagen 12.3.2. Blatt 3)

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 12.1 sowie 12.4 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 12.4) wurde der vorhandene bzw. potenzielle Bestand folgender relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

- Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL  
Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL, die in Bayern vorkommen können, sind im Untersuchungsraum der Baumaßnahme B 173 – Ausbau und Verlegung zwischen Michelau und Zettlitz – bislang nicht nachgewiesen worden und auch nicht zu erwarten, da geeignete Standorte fehlen. Eine Prüfung der vorhabenbedingten Betroffenheit konnte dementsprechend entfallen.

- Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL

a) Säugetiere:

17 verschiedene Fledermausarten sowie der Biber und der Fischotter kommen im Untersuchungsraum vor. Weiter wurde eine ergänzende Betrachtung auch für den Luchs vorgenommen.

Für diese Säugetierarten ergab die artenschutzrechtliche Begutachtung, dass bei Verwirklichung der nach Planunterlage 12.4 vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und der vorstehend beschriebenen CEF-Maßnahme CEF 1 – Aufhängen von Höhlenkästen bzw. Spaltenkästen – keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbot) nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden und damit auch keine nachhaltige Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der jeweiligen Säugetierart zu besorgen ist.

Ggf. könnte im Rahmen der Bauausführung das Schädigungsverbot für den Biber gem. § 44 Abs. 1 und 3 BNatSchG dann erfüllt werden, wenn eine im Jahre 2009 festgestellte Biberburg am Scheidsbach in unmittelbarer Nähe der Straßenbaumaßnahme, die zwar derzeit verfällt, im Zeitpunkt der Bauausführung ggf. (wieder -) besetzt ist. In diesem Fall müsste in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde entschieden werden, ob das Tier bzw. die Tiere eingefangen und anschließend in einem geeigneten, ausreichend weit entferntem Habitat wieder angesiedelt werden. Mit dieser Maßnahme würde das mögliche Eintreten eines Verbotstatbestandes verhindert. Die entsprechende Maßgabe wurde

unter Teil A 3.3.2.1 als Auflage in dem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Eine vertiefende Untersuchung für den Luchs war im Rahmen der saP nicht erforderlich, auch wenn es im weiteren Umfeld der Baumaßnahme bereits entsprechende Beobachtungen gibt. Artenschutzrechtlich relevante Verbotstatbestände werden jedoch für den Luchs nicht erfüllt.

Luchsbeobachtungen wurden in einer Entfernung von der geplanten B 173 neu zwischen zwei und 15 km gemacht. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass ein junger Luchs bzw. einzelne junge Luchse auf der Suche nach einem geeigneten Revier im Großraum unterwegs waren. Ein residentes bzw. ein reproduktives Vorkommen des Luchses ist im Großraum um das Untersuchungsgebiet bisher allerdings nicht bekannt geworden. Gem. einem Berechnungsmodell des Bayerischen Landesamtes für Umwelt verläuft eine mögliche Luchs-Wanderverbindung der Wertstufe C (= niedrigster Rang) von Südwesten aus betrachtet durch den Wald am Krappenberg (südlich der B 173), quert die bestehende B 173 und die Bahnlinie nordwestlich des Kieswerkes Trieb und führt anschließend entlang des Mains in Richtung des bewaldeten Geländerückens westlich Schwübitz.

Die Nutzung dieses errechneten Korridors ist allerdings aufgrund der topographischen Struktur, u.a. durch die dort gegebenen großen Offenlandbereiche, die vom Luchs eher gemieden werden, aus naturschutzfachlicher Sicht derzeit sehr unwahrscheinlich.

Unterquerungsmöglichkeiten der künftigen Straßentrasse sind für kleinere Säugetierarten mit der Brücke über den Scheidsbach, der Brücke über die Flutmulde des Scheidsbaches am Südwesteck des Nassanger Weihers und der Mainbrücke gegeben. Für den Luchs wäre entsprechend der einschlägigen Fachliteratur ausschließlich die Mainquerung zur Unterquerung geeignet (lichte Höhe dort über 10 m), sofern dort zusätzlich ausreichende Wald- und Gehölzstrukturen anschließen würden.

Eine Überquerung einer Straße in Form einer Grünbrücke müsste für den Luchs eine Breite von mindestens 80 m aufweisen. Der gemäß dem Bayerischen Konzept errechnete "C"-Korridor quert den geplanten Ausbau der B 173 im Bereich der Anschlussstelle Michelau. Nachdem für diesen Korridor eine Anbindung an Wald erforderlich ist, müsste von Süden aus eine Grünbrücke am Hang des Krappenberges beginnen, sowohl die gesamte Anschlussstelle Michelau als auch die Bahnlinie überqueren und anschließend mit einer Rampe in die Mainaue führen (Überschwemmungsgebiet).

Dies würde somit eine sehr lange (über ca. 250 m Länge) und min. 80 m breite Grünbrücke erfordern, die aufgrund der sehr geringen Nutzungswahrscheinlichkeit und der dafür anfallenden hohen Kosten in der Gesamtbetrachtung als unverhältnismäßige Maßnahme anzusehen ist.

Gesonderte artenschutzrechtliche Maßnahmen waren somit für den Luchs nicht vorzusehen, weitere artenschutzrechtliche Tatbestände werden für ihn nicht erfüllt und somit sind auch weitere bzw. tiefer gehendere Untersuchungen nicht erforderlich.

b) Reptilien und Amphibien:

In dieser Kategorie wurden die Zauneidechse, der kleine Wasserfrosch, die Knoblauchkröte und der Laubfrosch untersucht.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden für diese Arten gemäß § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG nicht erfüllt.

c) Tag- und Nachtfalter

In dieser Kategorie wurden der helle sowie der dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie der Nachtkerzenschwärmer untersucht.

Auch für diese Falterarten werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt.

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

a) Weit verbreitete Vogelarten, Luftjäger, Durchzügler und Wintergäste

Im Untersuchungsgebiet sind 31 Arten weit verbreiteter Waldvögel, 20 weit verbreitete Vogelarten lichter Waldbereiche und der halboffenen Landschaft, vier Vogelarten von Luftjägern, 10 weit verbreitete Vogelarten der Gewässer und Feuchtgebiete sowie 28 Vogelarten von Durchzüglern, Wintergästen und Nahrungsgästen jeweils zusammen als ökologische Gilde untersucht worden. Sie sind in Kapitel 4.2 der Planunterlage 12.4 detailliert beschrieben.

Für alle diese Vogelarten ist davon auszugehen, dass vorhabenbedingt keine populationsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes erfolgt.

Es kann für diese Arten grundsätzlich auch ausgeschlossen werden, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert und auch, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im

räumlichen Zusammenhang gestört wird.

Insofern kann eine Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die oben genannten Vogelarten bzw. Gilden ausgeschlossen werden.

b) Individuell zu betrachtende Vogelarten

Vom Vorhabenträger wurden darüber hinaus 53 besonders geschützte Vogelarten, davon 28 streng geschützte Vogelarten näher untersucht.

Diese sind ebenfalls in Kapitel 4.2 der Planunterlage 12.4 detailliert beschrieben.

Die fachliche Überprüfung hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der bereits beschriebenen konfliktmindernden Maßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF2 – Extensivnutzung eines Ackers mit Schaffung von Lerchenfenstern im Rahmen der verbindlich vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A5 – zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, insbesondere betreffend die Feldlerche, weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL noch –mit Ausnahme der Rohrweihe– für Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie irgendwelcher Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 des BNatSchG erfüllt werden. Damit stehen dem beantragten Straßenbauprojekt im Zuge der B 173 – bis auf die Rohrweihe – aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegen.

Für die Rohrweihe stellt die artenschutzrechtliche Überprüfung im Rahmen der Planunterlage 12.4 fest, dass bei zwei derzeitigen, von der künftigen Trasse der B 173 neu ca. 240 m bis 270 m entfernt gelegenen Brutplätzen von einer 50 %-igen Verlustwahrscheinlichkeit, sowie bei einem weiteren, ca. 190 m von der künftigen Trasse der B 173 neu entfernt liegenden Brutplatz von einem vollständigen Verlust der Brutplatzeignung ausgegangen werden kann, auch wenn der letztgenannte Brutplatz durch die vorgesehenen Schutzwälle und die randlichen Gehölzbestände des Nassanger Weihers abgeschirmt wird. Dabei wird auch berücksichtigt, dass der Greifvogel aufgrund seiner Flugcharakteristik mit weitem Überblick die naheliegende Straße wahrnimmt.

Insgesamt wird daher aus fachlicher Sicht der Verlust von zwei Brutplätzen der Rohrweihe prognostiziert. Damit kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population, bei aktuell gutem Erhaltungszustand, in Folge der

Straßenbaumaßnahme nicht ausgeschlossen werden. Damit wird der Störungsverbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Zusätzlich wird hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Rohrweihe auch auf die obigen Ausführungen unter C.3.5.5.1.1 zur Verträglichkeitsprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet DE 5931-471 Bezug genommen, die diesbezüglich zu dem gleichen fachlichen Ergebnis gelangt.

Nachdem somit für die Rohrweihe trotz Durchführung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen eine verbotstatbeständige Beeinträchtigung durch Revierverluste nicht ausgeschlossen werden kann, werden zusätzliche kompensatorische Maßnahmen erforderlich, damit sich der Erhaltungszustand der betroffenen Art im Untersuchungsraum insgesamt nicht verschlechtert. Die Erforderlichkeit von Kompensationsmaßnahmen ergibt sich aus der Schwere der Beeinträchtigung sowie den spezifischen Empfindlichkeiten und ökologischen Erfordernissen der jeweiligen betroffenen Art bzw. Population. Hinsichtlich der zeitlichen Komponente ist dabei zu beachten, dass keine derartige Zeitlücke (Time-lag) entsteht, in der eine irreversible Schwächung der betroffenen relevanten Population auftreten kann. Kompensatorische Maßnahmen dienen im Rahmen der saP zum Nachweis, dass die naturschutzfachlichen Voraussetzungen (Nachweis des Verweilens in einem derzeit - günstigen- Erhaltungszustand) vorliegen und sind somit u.a. auch eine Zulassungsvoraussetzung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG.

In Anwendung der vorstehenden Grundsätze hat das Staatl. Bauamt Bamberg im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 vorgesehen, die aus naturschutzfachlicher Sicht gewährleisten wird, dass das Straßenbauvorhaben zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Rohrweihe führt und sich der aktuelle -als gut zu qualifizierende- Erhaltungszustand dieser Vogelart künftig nicht verschlechtern wird.

Zur Sicherung des derzeitigen guten Erhaltungszustandes der Rohrweihe im Planungsgebiet sollen im Rahmen der Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 auf den Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 für die Rohrweihe wichtige neue Schilfbereiche initiiert werden. Wie auf ehemaligen Kiesabbau- und nachfolgenden Schlammflächen nördlich des Kieswerkes Trieb bereits mehrfach beobachtet werden konnte, entstehen bei geeigneter Gestaltung ausreichend Schilfflächen als Standortvoraussetzung für die Brut von Rohrweihen. Eine kleine

Teilfläche der Maßnahme A1, eine große Teilfläche der Ausgleichsmaßnahme A2 und die gesamte Maßnahme A14 liegen außerhalb des o.g. 200 m-Korridors und auch außerhalb des o.g. 300 m-Korridors. Aufgrund der Erfahrungen aus langjährigen Kartierungen wird davon ausgegangen, dass für die voraussichtlich entfallenden Brutplätze geeignete neue Habitate für die Rohrweihe entstehen werden. Für die Maßnahmenflächen ist zusätzlich ein Betretungsverbot während der Vogelbrutzeit geplant.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung -saP- kommt hinsichtlich der Vogelart Rohrweihe, bei der Verbotstatbestände erfüllt werden, zum Bewertungsergebnis, dass unter Einbeziehung der kompensatorischen Maßnahmen (KS5) im artenschutzrechtlichen Bezug der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 die jeweilige Population der Rohrweihe in der kontinentalen biografischen Region Bayerns und damit in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet weiterhin in einem günstigen bzw. guten Erhaltungszustand verbleiben wird bzw. es kann mit dieser Maßnahme verhindert werden, dass sich der aktuelle -gute- Erhaltungszustand (weiter) verschlechtert.

#### 3.5.5.2.4 Artenschutzrechtliche Ausnahmeerteilung

Soweit das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG für die o.g. streng geschützte Art Rohrweihe nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Population der betroffenen Art darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 der FFH-Richtlinie und Art. 9 der Vogelschutz-Richtlinie der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor.

Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.3.4 zur Planrechtfertigung sowie insbesondere auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.5.1.2 zur FFH- bzw. Vogelschutz-Ausnahmeprüfung verwiesen, in denen ebenfalls zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen müssen, was in dieser Ausnahmeprüfung auch bejaht wurde, wobei die Europäische Kommission dieser Auffassung ebenfalls gefolgt ist.

Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" i.S. von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A

1074/04, juris Rdnr. 573). Wenn sie schon -wie unter Teil C.3.5.5.1.2 der Gründe ausführlich dargelegt- den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht bzw. wurden im Rahmen der Gesamtabwägung verworfen.

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird ebenfalls auf die Ausführungen unter C.3.5.5.1.2 verwiesen. Es steht somit keine für die betroffene Art günstigere bedarfsgerechte bzw. die Funktion erfüllende Trasse oder Ausführungsalternative zur Verfügung. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Trasse auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau ("Nullvariante") ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine "zumutbare Alternative" bzw. "anderweitige zufriedenstellende Lösung" darstellen. Die Belange, die für den vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Sie umfassen z.B. Maßnahmen zur Gewährleistung der biologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer, eine zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten zur Minimierung baubedingter Verluste von Individuen der betroffenen Tierarten, Querungshilfen, Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung, Maßnahmen zur Minderung von Lärm und sonstigen Immissionen, Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualität Betroffener Arten sowie andere Schutzmaßnahmen.

Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Population der Rohrweihe nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums oder dessen Brutplatzes eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Die Populationen der (möglicherweise) betroffenen Arten bleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. in ihrer derzeitigen Lage. Das reicht nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 Az. C-342/05 aus. Unter außergewöhnlichen Umständen sind Ausnahmen sogar bei derzeit ungünstigem Erhaltungszustand möglich (BVerwG vom 01.04.2009, NuR 2009, 414).

Der Erhaltungszustand einer Art ist gemäß Art. 1 Buchst. i der FFH-Richtlinie die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die

Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 der FFH-Richtlinie bezeichneten Gebiet auswirken können. Unter Population kann man eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen einer Art verstehen (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG). Der in Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie verlangte "günstige" Erhaltungszustand liegt vor, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist oder wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben dieser Art zu sichern. Mit Hilfe der vorgesehenen Maßnahmen und wegen der Häufigkeit und Flexibilität der betroffenen Arten wird es nicht zu einer erheblichen Verschlechterung kommen, d.h. die jeweilige Art wird langfristig ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes bleiben. Es ist auch eine ausreichende Zahl von Populationen der jeweiligen Art vorhanden. Auf die Zielsetzungen der Vogelschutz-Richtlinie wird sich das Vorhaben ebenfalls nicht erheblich auswirken.

Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 12.4 -spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)- Bezug genommen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 02.08.2012 Nr. 51-8681 mitgeteilt, dass mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gemäß Planunterlage 12.4 Einverständnis besteht. Sie führt weiter aus, dass für die Rohrweihe trotz Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen und der Maßnahme CEF2 Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden bzw. nicht ausgeschlossen werden können. Für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann hingegen unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen sowie der CEF-Maßnahme 1 das Eintreten von Verbotstatbeständen vermieden werden.

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist der Nachweis zu erbringen, dass es keine schonendere zumutbare Lösung gibt. Dies ist im vorliegenden Fall aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde ebenfalls nachvollziehbar.

Für die Rohrweihe, bei der der Verbotstatbestand des Störungsverbotes erfüllt wird, wurde von der höheren Naturschutzbehörde ebenfalls konstatiert, dass unter Einbeziehung der vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahme KS5 -Entwicklung von Schilfflächen im Bereich der Ausgleichsflächen A1, A2 und A14- die jeweilige Population in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben wird bzw. es verhindert werden kann, dass sich der aktuelle gute Erhaltungszustand weiter verschlechtert. Die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG können aus naturschutzfachlicher Sicht jedenfalls als erfüllt angesehen werden.



Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass unter der Voraussetzung, dass die Entwicklung von Schilfflächen nach der KS5 auf Maßnahmeflächen der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 zur Wahrung des Erhaltungszustandes durchgeführt werden, die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG aus naturschutzfachlicher Sicht erfüllt werden können.

Für die Rohrweihe als streng geschützte Vogelart nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie, bei der es zu einem Verlust von bis zu zwei Brutplätzen kommt bzw. bei der der Verlust zweier Brutplätze nicht sicher ausgeschlossen werden kann, wird daher die artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Die unter Teil A Ziffer 3.3.2.1 aufgenommene Auflage entspricht einem Vorschlag der höheren Naturschutzbehörde vom 02.08.2012 und soll verhindern, dass es für den Biber im Zuge der Bauausführung zum Eintreten eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Schädigungsverbot) kommt. Die entsprechende konfliktvermeidende Maßnahme ist im Übrigen bei der Einzeluntersuchung für den Biber nach Planunterlage 12.3 bereits vorgesehen.

#### 3.5.5.2.5 Behandlung der Einwendungen zum Artenschutz

Die im Anhörungsverfahren vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. und von mehreren privaten Einwendern zum Problembereich "Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes" und hier insbesondere des Artenschutzes erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

In erster Linie wurde von vielen Einwendern, vor allem aus dem Gemeindebereich von Hochstadt und auch aus Trieb, geltend gemacht, dass trotz Berücksichtigung des bestehenden EU-Vogelschutzgebietes auch mit der planfestgestellten Trassenführung neu entstandene Vogelbiotope nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt worden seien und damit die artenschutzrechtlichen Belange unzutreffend bewertet worden seien.

Diese Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Die Erhebungen der im gesamten betroffenen Untersuchungsgebiet vorkommenden Vögel wurden im Jahre 2003 begonnen, zwischen 2006 und 2007 erneuert und im Jahr 2011 nochmals aktualisiert, so dass sach- und fachgerechte Daten vorliegen. Auch die Ortsgruppe Hochstadt des Landesbundes für Vogelschutz wurde 2007 und 2011 zu den im Vogelschutzgebiet sowie auch im Raum Hochstadt vorkommenden seltenen Vögeln befragt. Die entsprechenden Angaben wurden jeweils eingearbeitet. In der erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (Planunterlage 16) ist dies detailliert dargelegt.

Alle drei untersuchten Trassenvarianten und damit auch die Südvariante führen durch das Vogelschutzgebiet DE 5931-471.02 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach". Eine Streckenführung vom Anschluss bei Michelau bis nach Redwitz ist ohne Durchquerung des Schutzgebietes nicht möglich. Zwischen Trieb und östlich von Hochstadt ist allerdings kein Vogelschutzgebiet ausgewiesen, so dass die Variante Süd hier außerhalb des gemeldeten Vogelschutzgebietes verläuft.

Die Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung (siehe C.3.5.5.1.1 der Gründe) ergab, dass die Variante Süd -wie die Varianten Nord und Mitte- erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes mit sich bringt. Aufgrund dessen wurde eine FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung erstellt, die Bestandteil der ausgelegten und planfestgestellten Unterlagen ist. Gemäß den Ergebnissen der Vogelschutz-Ausnahmeprüfung weist die Variante Süd im Vergleich mit den anderen Varianten (Mitte, Nord und Alternativen) die geringsten Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet auf. Gemäß den ausführlichen Untersuchungen in der Ausnahmeprüfung sind keine weiteren Varianten oder Alternativen vorhanden, die geringere Beeinträchtigungen der bestehenden Schutzgebiete aufweisen. Daher war gemäß § 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG im vorliegenden Fall die Variante Süd als Trasse zu wählen. Die sog. "Null-Variante", d.h. Verzicht auf den Ausbau der B 173, ist aufgrund der Verkehrslast und der Gefährdung der Anwohner in Trieb und Hochstadt keine echte Alternative und wurde von der eingehenden Untersuchung frühzeitig ausgeschlossen.

Sofern mit den erhobenen Einwendungen auch das Vorkommen von Vögeln zwischen Trieb und östlich Hochstadt, d.h. außerhalb des festgesetzten Vogelschutzgebietes und deren Beeinträchtigungen durch die Variante Süd angesprochen wird, so wurde dies jedoch in der erstellten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) ermittelt. Gemäß dem Ergebnis dieser saP entstehen aufgrund des geplanten Straßenbaus außerhalb des Vogelschutzgebietes für die Feldlerche erhebliche Beeinträchtigungen. Hierzu sind jedoch Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktion in Form von sog. Lerchenfenstern vorgesehen. Die weiteren Vorkommen von Vögeln außerhalb des Vogelschutzgebietes werden dagegen -wie ausgeführt- nicht erheblich beeinträchtigt.

In der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung wurden zudem auch die weiteren Voraussetzungen belegt, dass die erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben gegeben sind und geeignete Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung des Zusammenhanges des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 ergriffen werden.

Der Einwand, die Vogelarten Bekassine, Kiebitz und Eisvogel seien artenschutzrechtlich nicht ausreichend überprüft worden, wird ebenfalls als unbegründet zurückgewiesen.

In der erstellten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP gemäß Planunterlage 12.4) wurden die genannten Vogelarten Bekassine, Kiebitz und Eisvogel sowie 47 weitere Vogelarten hinsichtlich Bestand, möglichen Beeinträchtigungen durch die Trasse und ggf. notwendige Maßnahmen abgehandelt. Gemäß dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Überprüfung ist allein bei der Rohrweihe der Verbotstatbestand gemäß § 44 BNatSchG verletzt, jedoch sind die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben.

Im Einzelnen wird zu den in den Einwendungen angesprochenen Vogelarten noch bemerkt, dass die Bekassine zuletzt im Jahr 2003 mit einer Brut nachgewiesen werden konnte, jedoch in den Jahren 2006 und 2011 nicht mehr. Im Trassenbereich und -umfeld sind keine potenziellen Bruthabitate vorhanden, so dass bau-, anlage- und verkehrsbedingt keine potenziellen Brutplätze beeinträchtigt werden. Für die Vogelart Kiebitz werden keine Brutplätze überbaut. Eine Störung von zwei Brutplätzen wird trotz der Lage der Trasse im Einschnitt nicht ausgeschlossen. Aufgrund der starken Verkehrsentlastung der bisherigen B 173 zwischen Trieb und Hochstadt sind in den dortigen Ackerlagen jedoch neue Brutmöglichkeiten zum Ausweichen gegeben.

Durch die geplante Trasse der B 173 neu werden bau- und anlagebedingt auch keine Brutplätze des Eisvogels überbaut. Die bekannten Brutplätze befinden sich außerhalb der kritischen Effektdistanz des Eisvogels zum Bauvorhaben.

Auch die weiteren geschützten Vogelarten wurden in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung nach Planunterlage 12.4 auf mögliche Beeinträchtigungen durch die Straße untersucht und insoweit keine besonderen zu berücksichtigenden Beeinträchtigungen festgestellt.

Soweit insbesondere von Einwendern aus dem Bereich von Hochstadt geltend gemacht wurde, dass die planfestgestellte Trassenführung auf der Grundlage der Variante Süd Nahrungshabitate von Weißstorch und anderen zum Teil seltenen Vogelarten oder auch Fledermausarten beeinträchtigt oder zerstört werden, werden diese Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen.

Ein Weißstorch-Brutpaar benötigt nach Angaben des Landesamtes für Umwelt in Bayern ein Nahrungsgebiet von bis zu 200 ha. Das angesprochene Futterhabitat des Weißstorchs in den Wiesen südlich von Hochstadt ist eines von mehreren Nahrungsflächen des Hochstadter Brutpaares. Die Wiesen südlich des Ortsrandes von Hochstadt bzw. westlich der Kreisstraße nach Reuth sind durch den Bau der B 173 nicht betroffen, da die Trasse nahe am Wäldchen "Hege" verläuft und die Wiesen über 100 m von der geplanten Straße entfernt liegen. Die Straße verläuft dort im Einschnitt und ist damit gegenüber dem Nahrungs habitat abgeschirmt. Es wird davon ausgegangen,

dass der Storch -als gegenüber Fahrzeugbewegungen und Verkehrslärm wenig empfindliche Art- die Wiesen weiterhin nutzen kann.

Die Wiesenlage südwestlich des Hochstadter Hofweges wird durch die B 173 durchschnitten, so dass hier die Eignung als Futterhabitat für den Storch entfallen wird, auch wenn die Straße im Einschnitt verläuft. Es bestehen jedoch diesbezüglich Ausweichmöglichkeiten in andere Bereiche mit einem entsprechenden Nahrungsangebot.

Durch das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept werden die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen und es kann sich in diesen Bereichen die Natur wieder ungestört weiterentwickeln. Mit den Ausgleichsmaßnahmen A3, A5, A9, A11, A12 und A14 (siehe hierzu Planunterlage 12.3) werden Wiesenflächen als Nahrungsbiotop für den Weißstorch neu geschaffen oder wesentlich verbessert, und zwar auf einer realen Fläche im Umfang von weit über 10 ha.

Zur Sicherung des Bestandes an Fledermäusen sind u.a. Fledermauskästen im Wäldchen "Hege" südlich von Hochstadt sowie ein Kollisionsschutzzaun entlang der Trasse der neuen B 173 geplant.

Turmfalken haben ein großes Jagdgebiet, so dass die Flächen südlich von Hochstadt nur ein kleiner Teil davon sind und damit ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Laut Angaben des Bayer. Landesamtes für Umwelt sind Jagdgebiete offene Flächen, wie Wiesen und Weiden, saisonal auch Äcker, Brachflächen, Ödland, Ackerrandstreifen, Straßenböschungen etc.

Zwischen Trieb und Hochstadt werden durch die Trasse der B 173 neu Habitate der Feldlerche überbaut. Zum Ausgleich hierfür werden auf einem künftig extensiv zu bewirtschaftenden Acker zwischen Hochstadt und Anger jährlich sog. Lerchenfenster angelegt, um dort Brutmöglichkeiten für die Feldlerche zu schaffen. Ferner sind aufgrund der starken Verkehrsentslastung der bisherigen B 173 zwischen Trieb und Hochstadt Ausweichmöglichkeiten für die Feldlerche gegeben.

Im Wäldchen "Hege" kommen Kuckuck und Spechte vor, sind jedoch dort gemäß der durchgeführten artenschutzrechtlichen Prüfung nicht signifikant betroffen.

Das Rebhuhn kommt u.a. in der Flur südlich Hochstadt vor. Hier wird davon ausgegangen, dass das Rebhuhn Brutplätze infolge der Trasse nicht mehr nutzen kann. Gemäß den Vogelerhebungen im Gesamttraum sind auch außerhalb des Wirkraumes der geplanten B 173 neu zahlreiche Brutreviere des Rebhuhns vorhanden, die nicht regelmäßig besetzt waren. Zudem nimmt der Verkehr auf der bisherigen B 173 zwischen Trieb und Hochstadt deutlich

ab, so dass insgesamt ausreichend Ausweichmöglichkeiten für das Rebhuhn gegeben sind.

Es werden auch keine Kiebitz-Brutplätze überbaut. Störungen des Kiebitzes durch den Straßenverkehr können jedoch auftreten. Aufgrund der starken Verkehrsentslastung der bisherigen B 173 zwischen Trieb, Hochstadt und Zettlitz sind ausreichend Ausweichmöglichkeiten für die Brut gegeben.

Zwischen Trieb und Hochstadt wird durch die Trasse ein Brutplatz der Wachtel in Anspruch genommen. Ausweichmöglichkeiten für die Wachtel sind im Zusammenhang mit der starken Verkehrsentslastung auf der bisherigen B 173 zwischen Trieb und Hochstadt gegeben.

Der Wachtelkönig konnte bei allen bisherigen Bestandserhebungen (2003, 2006, 2007 und 2011) nicht als Brutvogel nachgewiesen werden. Es ist sowohl dem Landratsamt Lichtenfels als auch der LBV-Ortsgruppe Hochstadt bekannt, dass regelmäßig rufende Männchen gehört werden, auch im Umfeld von Hochstadt. Bruterfolge sind im Gebiet jedoch nicht bekannt geworden und werden aufgrund fehlender Eignung der Auenwiesen als Bruthabitat (u.a. zu intensive Nutzung) nicht angenommen. Daher wird keine erhebliche Beeinträchtigung des Wachtelkönigs erwartet.

#### 3.5.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung mit zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen 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. § 1a 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 im Rahmen der Abwägung. Welche Belange bei der 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. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage

kein Vorrang zu (BVerwG, NVwZ 1996, 522), sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG vom 27.09.1990, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

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 mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage 12.1 unter Ziffer 4.3 beschrieben.

Das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Ausgleichskonzept ist in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen. Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufwiegt und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage stellt.

Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme durchaus schwere Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem -auch im Hinblick auf die negativen Wechselwirkungen vor allem im Hinblick auf den Menschen- im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Die Beeinträchtigungen der Belange von Natur und Landschaft wiegen jedoch nicht so schwer, dass sie der Planung des vierstreifigen Ausbaus und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte 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.

#### 3.5.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 3.5.5.4.1 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 (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis zum 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

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

#### 3.5.5.4.2 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 Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch 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 dieses Eingriffs.

Das Vermeidungsgebot zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ergänzt lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft das Vermeidungsgebot an die gewählte Variante an, d.h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die fachplanerisch ausgewählte Variante.

Die Planung entspricht diesem 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.3.5.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellte, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles, dem vierstreifigen Ausbau und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz unter Ausschaltung der bisherigen Ortsdurchfahrten von Hochstadt a.Main und Trieb nur im Wege einer Neutrassierung der B 173 unter Umgehung der bisherigen Ortsdurchfahrten möglich ist. Hinsichtlich der verschiedenen untersuchten Varianten einer möglichen Trassierung hat sich die der Planfeststellungsstrasse 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 planerischen 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.3.5.5.4.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 12.1 Ziffer 4.3) 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.

#### 3.5.5.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alternative 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 Grundsätzen der Gemeinsamen Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern und des Bayer. Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 21.06.1993 in einen Flächenbedarf umgerechnet worden, was hier keinen Bedenken begegnet.

Die Bayer. Kompensationsverordnung -BayKompV-, die künftig die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie die Ermittlung des Kompensationsbedarfes hierfür regelt, trat zwar zum 01.09.2014 in Kraft, sie ist aber nur für Verfahren anzuwenden, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung beantragt wurden. Im vorliegenden Verfahren, das bereits im Mai 2012 eingeleitet wurde, gilt somit noch die bisherige Regelung.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes 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 12.1 (unter Ziffer 4.6) sowie in Planunterlage 12.2 -landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan- dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Durch das Straßenneubauvorhaben werden

- im Bereich zwischen der Anschlussstelle Michelau und der Ortschaft Trieb von Bau-km 5+600 bis Bau-km 7+790 ( $\cong$  Konfliktbereich 1) Flächen mit Weidensukzession, Schilf und Feuchtflächen überbaut, ein Auengehölz am Scheidsbach (FFH-LRT 91E0\*) durch die Brücke der Kreisstraße LIF 13 verschattet, ein Baggersee nördlich des Kieswerkes Trieb überbaut, eine Wiese und Gehölze südlich des Nassanger Weihers überbaut, Ufergehölze am Scheidsbach durch das vorgesehene Ausleitungsbauwerk überbaut, Ackerflächen und Intensivgrünlandflächen versiegelt, die bestehende Allee zum Nassanger unterbrochen und es kommt weiter zu Verlusten bzw. Zerschneidungen und Qualitätsminderungen von Vogelhabitaten, was für diesen Teilbereich einen Kompensationsbedarf von rd. 21,231 ha auslöst.
- Im Bereich östlich Trieb bis zum Westrand der Mainaue von Bau-km 7+790 bis Bau-km 11+520 ( $\cong$  Konfliktbereich 2) werden Teilbestände von Hecken und Büschen überbaut, ein Streuobstbestand westlich der Kreisstraße LIF 4 überbaut, der Nordrand eines Laubwaldes mit Wasserlauf überbaut, ein Feldgehölz mit gefasster Quelle sowie anschließende Wiesenflächen überbaut, Ackerflächen und Intensiv-Grünlandflächen versiegelt sowie Vogelhabitate und Fledermäuse beeinträchtigt. Für diesen Konfliktbereich 2 wurde ein Kompensationsbedarf von 8,300 ha ermittelt.
- Im Bereich der Mainaue von Bau-km 11+520 bis Bau-km 12+300 ( $\cong$  Konfliktbereich 3) werden eine Teilfläche eines Feldgehölzes am Steilhang überbaut, Teilflächen von FFH-LRT 3150, 6430, 6510 und 91E0\* (z.T. mit Kanadapappel) und von Wiesenflächen überbaut, dazu werden durch die vorgesehene Überbrückung der Mainaue Teilflächen mit den FFH-LRT 6510 und 91E0\* (z.T. mit Kanadapappel) verschattet und darüber hinaus Teilflächen mit den FFH-LRT 6510 und 91E0\* vorübergehend in Anspruch genommen sowie vorhandene Vogelhabitate beeinträchtigt. Für diese Beeinträchtigungen wurde ein Kompensationsbedarf von 4,571 ha ermittelt.
- Im Bereich zwischen Horb und Redwitz a.d.Rodach von Bau-km 12+300 bis Bau-km 13+600 ( $\cong$  Konfliktbereich 4) werden Ackerflächen versiegelt sowie Gehölz- und Altgrasbestände überbaut. Hierfür wurde ein Kompensationsbedarf von 1,129 ha ermittelt.
- Dazu kommen es noch als Konfliktbereich 5 die Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen R1 bis R6 durch Bodenabtrag von Acker- und Grünlandflächen, zur Beeinträchtigung von Standorten von Feuchtstauden, zur Beanspruchung von sonstigen extensiven Grünlandbereichen sowie zur Beanspruchung einer Teilfläche mit einem jungen FFH-LRT 91E0\*. Die

Eingriffe in diesem Konfliktbereich 5 lösen einen Kompensationsbedarf von 3,038 ha aus. Damit beträgt der gesamte Kompensationsbedarf für die unvermeidlichen Eingriffe durch das Straßenbauvorhaben rd. 38,269 ha.

Mit den vorstehend genannten Retentionsausgleichsmaßnahmen soll der mit der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens eintretende Retentionsraumverlust von 157.000 m<sup>3</sup> an Main und Scheidsbach im Zuge der Baumaßnahme wieder vollständig ausgeglichen werden. Näheres hierzu siehe Teil C.3.5.6 der Gründe.

Wie bereits unter C.3.5.5.4.2 erläutert wurden zunächst entsprechend dem Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG die Maßnahmen vorgesehen, die die entstehende Konfliktsituation zwischen dem Straßenbau und dem Schutz von Flora und Fauna sowie der Landschaft verringern und minimieren, insbesondere durch eine weitere Optimierung der ursprünglich im Jahre 2009 zur Planfeststellung eingereichten Planung.

Die im Einzelnen in die nunmehr festgestellte Planung eingeflossenen Minimierungs- und Optimierungsmaßnahmen sind unter Ziffer 4.3 der Planunterlage 12.1 eingehend beschrieben. Hierauf wird verwiesen. Diese Maßnahmen sind auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil C.2.1.3 der Gründe im Einzelnen dargelegt. Hierauf wird ebenfalls Bezug genommen.

Zusätzlich zu diesen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sieht die Planung des Staatl. Bauamtes Bamberg noch folgende, in den Bauwerkstageplänen (Planunterlage 7.1 Blatt 1 - 6) sowie in den landschaftspflegerischen Maßnahmeplänen (Planunterlage 12.3.2 Blatt 1 - 6) gesondert beschriebene und dargestellte Schutz(S)-Maßnahmen und Vermeidungs(V)-Maßnahmen vor:

- S: Biotopschutzzäune zur bauzeitlichen Sicherung angrenzender ökologisch wertvoller Flächen,
- V1: Amphibienleiteinrichtungen,
- V2: Ein- bzw. beiderseitige Erdwälle (h = 4,00 m) mit Schutzzäunen (h = 1,50 m bzw. 2,00 m, gegenüber der Planung aus dem Jahr 2009 bei Bau-km ca. 6+500 nach Westen und bei Bau-km ca. 7+000 nach Osten verlängert) bzw. Schutzwände, die einen Kollisions-, Überflug-, Sicht- und Irritationsschutz für Vögel und Fledermäuse bewirken,
- V3: Schutzzaun (h = 2,00 m) bei Bau-km ca. 9+400 für den Kollisionschutz von Fledermäusen sowie

- V4: Spritzschutzwände (h = 2,40 m beiderseits) auf der Mainbrücke und der anschließenden Dammlage (Verlängerung bei Bau-km 12+300 gegenüber der Planung von 2009 zum Schutz von Fledermäusen) zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in den im Talbereich vorhandenen Auwald und die dortigen Mageren Flachlandmähwiesen sowie eine angehobene Überflugdistanz für Vögel und Fledermäuse.

Zusätzlich zu den vorstehend beschriebenen Maßnahmen sind insbesondere zur Kompensation der eintretenden Verluste von bestehendem Straßenbegleitgrün sowie der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das geplante Straßenneubauvorhaben bzw. zur Einbindung des neuen Straßenkörpers in die umgebende Landschaft noch fünf weitere sog. Gestaltungsmaßnahmen (G1 bis G5, G1 -Flächenhafte Gehölzpflanzungen-, G2 -Pflanzung von Bäumen-, G3 -Pflanzung von Obstbäumen-, G4 -Ansaat von Landschaftsrasen- sowie G5 -Spontanbesiedelung für die Entwicklung magerer Gras- und Krautfluren-) vorgesehen, die zusätzlich -wenn auch in eingeschränktem Umfang- multifunktionale Funktionen erfüllen, z.B. als Trittsteinbiotope bzw. als Vernetzungselemente oder auch als Pufferstreifen.

Das Maßnahmenkonzept des landschaftspflegerischen Begleitplanes basiert auf der weitmöglichen Wiederherstellung der verlorengehenden bzw. beeinträchtigten Biotope und Lebensraumfunktionen und des wasserwirtschaftlichen Retentionsraumausgleichs (R). Weiter sind die Erhaltungsziele des FFH- und des Vogelschutzgebietes sowie die Ziele des Arten- und Biotopschutzprogramms und des Landschaftsentwicklungskonzepts Oberfranken von Bedeutung. Schwerpunkt der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist demgemäß die Mainaue.

Der wasserwirtschaftliche Retentionsraumausgleich (siehe Planunterlage 13) umfasst die Maßnahmen R1 = Ausgleichsmaßnahme A2, R2 = A7, R3 = A9, R4 = A10, R5 = A14 und R6 = A19/E2.

Die vorgesehenen naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen wurden mit der höheren und der unteren Naturschutzbehörde sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kronach abgestimmt. Die Darstellung erfolgt in den Landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Planunterlage 12.3.1 und 12.3.2 Blätter 1 - 11).

Ein Schwerpunkt der Kompensationsmaßnahmen sind Feuchtkomplexe mit ihrem typischen Lebensraumspektrum von Wasser über Schilfflächen bis zu Weidengebüsch, analog den bereits entstandenen Folgebiotopen infolge des Kiesabbaus. Diese Flächen bieten bei geeigneter Gestaltung eine rasche Entwicklung hin zu wertvollen Biotopen für Blaukehlchen, Flussregenpfeifer, Rohrweihe u.a. seltenen Vogelarten.

Die Ausgleichsfläche A1 ist eine vorgezogene Maßnahme und umfasst Baggerseen, die aufgrund eines naturschutzfachlichen Biotopentwicklungs-

konzepts des Staatl. Bauamtes Bamberg (abgestimmt mit der höheren Naturschutzbehörde) als vorgezogene Maßnahmen etwa ab dem Jahr 2002 ökologisch aufgewertet wurden. Für diese Baggerseen bestand keine Renaturierungspflicht. Ziel war die Optimierung für die im Umfeld vorkommenden Vögel, die Schilfbestände und Wasserflächen als Grundlage benötigen.

Die Baggerseen wurden als erstes durch Dammschüttungen unterteilt, um eine Einleitung von Waschschlamm aus der Kieswäsche vornehmen zu können. Der Waschschlamm wurde anfangs randlich und später mit Rohrleitungen gezielt in mittige Standorte der Baggerseen eingebracht. Dadurch entstanden kleine Inseln und Flachwasserzonen, auf denen sich bevorzugt Schilfbestände entwickelten und noch entwickeln werden (im Jahr 2011 bestand eine Insel mit Weidenbewuchs, während die restlichen Inseln noch Rohboden aufwiesen). Das Gebiet ist aufgrund des Betretungsverbots des Kieswerks ungestört, was für die störungsempfindlichen Brutvögel von Vorteil ist. Aktuell ist an den Brutvogelarten die günstige Entwicklung des Gebiets abzulesen.

Mit der Ausgleichsmaßnahme A2 wird durch den Retentionsraumaushub R1 ein großer Feuchtkomplex mit Flach- und Tiefwasser, mittigen und randlichen Bereichen für Schilf und Feuchtstauden, einer Kiesinsel und Randgehölzen zur Abschirmung geschaffen. Zudem wird damit eine sehr wichtige ökologische Verbindungsstruktur zwischen der Ausgleichsmaßnahme A1 und dem Nassanger Weiher als uraltem Kernbereich geschaffen.

Die Ausgleichsmaßnahme A9 südlich von Horb wird im Zuge des Retentionsraumaushubs R3 als Altwasser gestaltet, das unmittelbar neben einem um das Jahr 2000 durch das Wasserwirtschaftsamt Bamberg hergestellten Altwasser liegt. In der Aktualisierung der Biotopkartierung wurden die neu geschaffenen Wasserflächen als FFH-LRT 3150 -natürliche eutrophe Seen- und die jungen, gepflanzten bzw. natürlich entwickelten Auengehölze als FFH-LRT 91E0\* -Auenwälder- erfasst.

Die Ausgleichsmaßnahme A10 nördlich des Seeleinsgrabens entsteht aus dem Retentionsraumaushub R4 als Feuchtfläche, in der weitgehend eine selbständige Vegetationsentwicklung zugelassen wird.

Die Ausgleichsmaßnahme A14 nordöstlich des Nassanger Weihers entsteht aus dem Retentionsraumaushub R5 als Feuchtkomplex mit den bei Maßnahme A2 genannten Strukturen.

Die Ausgleichsmaßnahme A19 nördlich Hochstadt entsteht aus dem Retentionsraumaushub R6. Es wird ein kleiner Altarm mit Verbindung zum Main geschaffen. Auf den weiteren Flächen wird ein Auwald zum Ausgleich (A19) bzw. Ersatz (E2) verlorengelender Auwaldflächen entwickelt (Pflanzung

gebietsheimischer LRT-typischer Gehölze und selbständige Vegetationsentwicklung).

Mit den drei Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14, die um den Nassanger Weiher gruppiert sind, sollen Standortvoraussetzungen für neue Vogelhabitate von Rohrweihe, Blaukehlchen, Teichrohrsänger u.a. geschaffen werden. Aufgrund der bisherigen Entwicklung kann davon ausgegangen werden, dass die seltenen Vögel des Gebietes die neu entstehenden Feuchtkomplexe als Habitate annehmen werden. Nach der Maßnahmenerstellung ist ein Betretungsverbot während der Vogelbrutzeit nach Art. 33 BayNatSchG vorgesehen, um Störungen durch den Menschen weitmöglich auszuschließen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Ausgleichsmaßnahmen sind die Extensivwiesen, die in Richtung des FFH-LRT 6510 "Magere Flachlandmähwiesen" bzw. auch als eine Grundlage des landesweit bedeutsamen Vorkommens der beiden Wiesenknopf-Ameisenbläulinge in der Mainaue entwickelt werden sollen.

Die Ausgleichsmaßnahme A7 östlich Hochstadt entsteht aus dem Retentionsraumabtrag R2 und soll als Extensivwiese entwickelt werden.

Vorhandene Wiesenflächen, die bisher ohne Auflagen bewirtschaftet werden, sollen künftig extensiv genutzt werden, um eine ökologisch wertvolle Artausstattung der Wiesen zu entwickeln (Maßnahmen A4, A11, A12 und A16). Die Maßnahmenfläche A13 (Bestand eines FFH-LRT 6510 "Magere Flachland-Mähwiese", Erhaltungszustand B) und die östliche Teilfläche von A15 (Bestand eines FFH-LRT 6510 im Erhaltungszustand C) wurden bisher ohne Auflagen bewirtschaftet. Durch Einstellen der Düngung und eine an die Ansprüche der Wiesenknopf-Ameisenbläulinge angepasste extensive Nutzung sollen die Wiesen ökologisch weiterentwickelt werden.

Mit den Ausgleichsmaßnahmen A17 und A18 sollten ursprünglich in der Mainaue nördlich von Hochstadt neue Extensivwiesen auf bisherigen Ackerflächen im engen Verbund mit vorhandenen Wiesen (z.T. "Magere Flachlandmähwiesen") neu geschaffen bzw. entwickelt werden.

Im Zuge der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung (vgl. vorstehend unter Teil C.3.5.5.1.2 der Gründe) sollen diese beiden Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der Europäischen Kommission und der höheren Naturschutzbehörde nunmehr gemäß Auflage A.3.3.1.1 des Beschlusstextes ebenfalls zum LRT 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- hin entwickelt werden.

Bei der Ausgleichsmaßnahme A20 südlich Zettlitz wird ein Damm abgetragen und das Material abgefahren. Nach dem Aufbringen eines geeigneten Auenbodens (z.B. aus dem Retentionsraumabtrag R6) soll eine Extensivwiese

entwickelt werden. Bei Ansaat wird gebietsheimisches Saatgut bzw. geeigneter Heudrusch aus Flächen in der Umgebung verwendet.

Für verloren gehende Bestände des FFH-LRT 91E0\* wird an zwei Stellen ein Auwaldbestand neu geschaffen und zwar im Rahmen der A8 südöstlich Burgstall und im Rahmen der E2 nördlich Hochstadt (s. Beschreibung zur A19: Pflanzung gebietsheimischer LRT-typischer Gehölze und deren selbständige Vegetationsentwicklung).

Wie sich bereits aus den eingehenden Ausführungen zur FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung gemäß C.3.5.5.1.2 ergibt, sind die geplanten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen auch geeignet, die erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-LRT bzw. FFH-Arten im Rahmen der erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen (KS) zu kompensieren. So werden z.B. die Beeinträchtigungen des LRT 3150 -natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des Magnopotamions oder Hydrocharitions- durch die KS1 -Schaffung eines geeigneten Stillgewässers im Rahmen der Maßnahmenfläche A9- ausgeglichen.

Die Beeinträchtigung des LRT 6430 -Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe- werden durch die KS2-Entwicklung -Hochstauden im Randbereich des geplanten Altwassers- im Rahmen der Ausgleichsfläche A9 kompensiert.

Für die Eingriffe in den LRT 6510 -Lebensraum Magere Flachlandmähwiesen- wird im Rahmen der KS3 durch eine extensive Nutzung der Maßnahmenflächen A12 und A16 ein FFH-LRT 6510 entwickelt.

Die Eingriffe in den LRT 91E0\* -Lebensraum Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*- werden im Rahmen der KS4 durch eine Gehölzentwicklung auf der Maßnahmenfläche E2 ein FFH-LRT 91E0\* geschaffen.

Die geplanten Maßnahmen sind auch geeignet, die erheblichen Beeinträchtigungen der Rohrweihe als geschützte Art des betroffenen Vogelschutzgebietes zu kompensieren. Danach sollen im Rahmen KS5 durch geeignete Biotopgestaltung -Aufbau von Schilfbeständen- auf den Maßnahmenflächen der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 die Habitatvoraussetzungen für die Ansiedlung der Art A081 Rohrweihe geschaffen werden.

Zusätzlich werden zur Vermeidung des Eintritts von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG durchgeführt und zwar die

- CEF1: Ausgleich von Baumhöhlenverlusten der Fledermäuse durch Aufhängen von geeigneten Höhlenkästen (s. hierzu saP, Planunterlage 12.4 Kap. 3.2) sowie
- CEF2: Schaffung von Lerchenfenstern im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A5. Für die betroffene Rohrweihe werden die unter KS5 beschriebenen Maßnahmen gleichzeitig als funktionserhaltende Maßnahmen durchgeführt.

Auf die Ausführungen unter C.3.5.5.2 zum besonderen und strengen Artenschutz wird insoweit verwiesen.

Der Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird -wie bereits ausgeführt- durch eine gestaltende Eingrünung der Straßennebenflächen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5 erbracht.

Der Kompensationsbedarf im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes lässt sich insoweit nicht quantifizieren und wird -wie ausgeführt- durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse und ihrer Nebenanlagen gewährleistet, so dass nach Beendigung der Baumaßnahme das Landschaftsbild wieder hergestellt wird bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet wird.

Die von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Biotop- und Ökoflächen sind aufgrund ihrer Vegetationsausstattung weitgehend kurz- bis mittelfristig wieder herstellbar und damit durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren. Die vom Bau betroffenen Auwald- und Laubwaldflächen (Laubwald südlich Hochstadt, Auengehölze am Main) sind mittel- bis langfristig wieder herstellbar, die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen demgemäß als Ersatzmaßnahmen einzustufen.

Der Eingriff wird deshalb aus naturschutzfachlicher Sicht insgesamt als kompensierbar eingestuft.

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 gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern und des Bayer. 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. Biototyps, den damit verbundenen Funktionen und seiner Entwicklungszeit (Erreichbarkeit der wesentlichen Funktionen innerhalb eines Zeithorizonts von 25 Jahren) vorgenommen.



Der für die Tier- und Pflanzenwelt bestehende Beeinträchtigungskorridor der B 173 alt und der B 289 (50 m beiderseits der Straßentrasse) und der nachgeordneten Straßen (schmälerer Beeinträchtigungskorridor) sowie die durch das Vorhaben neu entstehenden Beeinträchtigungskorridore sind bei der Ermittlung des Eingriffs und des Umfangs der Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt worden. Funktionale Beeinträchtigungen werden durch Beachtung von Wirkzonen ermittelt. Die Bedeutung der Flächen wird durch den jeweils gewählten Faktor ausgedrückt.

Die Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen ist in Anhang 4 der Planunterlage 12.1 "Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich" im Einzelnen aufgezeigt. Es wurde für die Baumaßnahme -bezogen auf den Naturhaushalt- ein Kompensationsbedarf von 38,269 ha ermittelt. Hierin sind alle Beeinträchtigungen von Offenlandflächen und Waldflächen sowie die Beeinträchtigungen von Tiergruppen gemäß den o.g. Grundsätzen enthalten.

Die Entsiegelung von 2,8 ha (anrechenbare Fläche lediglich 0,840 ha) bisher versiegelter Straßen- und Wegeflächen ist dabei ebenfalls berücksichtigt.

Der genannte Kompensationsbedarf von 38,269 ha gliedert sich auf in 25,288 ha für die Beeinträchtigungen von Offenland, Wasserflächen, Gehölzbeständen und landwirtschaftlichen Nutzflächen gemäß den Grundsätzen Nr. 1 bis 5, 5,574 ha für die Beeinträchtigungen von Tieren mit besonderen Standortansprüchen (Grundsatz Nr. 7) sowie 7,407 ha für die Beeinträchtigungen von Waldflächen (nach den Grundsätzen Nrn. 1 bis 5).

Gemäß Art. 5 i.V.m. Art. 7 BayWaldG ist Wald mit Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktionen so zu erhalten, zu mehren und zu gestalten, dass er seine Funktionen bestmöglich und nachhaltig erfüllen kann. In eine Waldfläche südlich von Hochstadt wird im Rahmen der Baumaßnahme randlich eingegriffen (Rodung i.S.d. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Für diesen Wald sind keine besonderen Funktionen gemäß dem Waldfunktionsplan ausgewiesen.

Die straßenbaubedingte Waldrodung südlich von Hochstadt hat einen Umfang von 0,503 ha. Die Wiederherstellung der gerodeten Waldflächen von 0,503 ha erfolgt im Rahmen der Ersatzmaßnahme E1 -Entwicklung eines Laubwaldes samt Waldrand- im unmittelbaren Anschluss an die verbleibende Waldfläche. Der Erhalt der Waldfunktionen und die Sicherung des Waldes gem. Art. 5 i.V.m. Art. 7 BayWaldG ist damit gegeben.

Diese Maßnahme kann aus forstfachlicher Sicht grundsätzlich auf eine forstliche Ausgleichsforderung angerechnet werden, womit die forstlichen Belange bei Durchführung dieser Kompensationsmaßnahme ausreichend berücksichtigt sind.

Die Voraussetzungen für die an sich zu erteilende Rodungserlaubnis gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG liegen somit vor; die Rodungserlaubnis wird im vorliegenden Fall durch den Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG ersetzt.

Auf der Grundlage der ermittelten Kompensationsfläche von 38,269 ha sollen nach den Vorstellungen des Staatl. Bauamtes Bamberg unter vorheriger Abstimmung mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde zur Kompensation der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft die vorstehend beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (siehe hierzu auch Planunterlage 12.3 Blatt 1 - 10 sowie Maßnahmenblätter unter Abschnitt 6.3 und 6.4 der Planunterlage 12.1) auf einer realen Kompensationsfläche von 43,026 ha (davon anrechenbar 38,665 ha) durchgeführt werden, die in der folgenden Aufstellung nochmals tabellarisch zusammengefasst sind:

#### Übersicht Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen B 173, 3. Bauabschnitt

lfd. Nr.	Kohärenz bzw. Artenschutz	Maßnahmen	Bestand	reale Fläche (ha)	anrechenbar (ha)
A1	KS5 (F)	Feuchtkomplex und Wasser	Baggersee	7,210	7,196
A2	KS5 (F)	Entwicklung Wasser- und Feuchtflächen westlich Nassanger Weiher (Retentionsmaßnahme R1)	Acker	7,104	7,104
A3	-	Flutmulde Scheidsbach, Entwicklung Extensivwiese, Streuobst	Intensivgrünland	1,316	1,224
A4	-	Wiesenkomplex südlich Nassanger	Intensivgrünland, Acker, Feuchstauden, Feuchtwiesenbrache	3,070	3,056
A5	(F/CEF 2)	Extensivacker mit Lerchenfenstern	Acker	0,678	0,678
A6	-	Pflege Flachland-Mähwiese und Gehölze, Aufwertung Altgrasflur	verbuschende Flachland-Mähwiese, Altgrasfluren, Gehölze	1,284	0,837
A7	-	Entwicklung Extensivwiese südwestlich Mainbrücke (Retention R2)	Artenarmes Grünland	0,965	0,919
A8	-	Entwicklung Auwald am Main östlich Burgstall	Intensivgrünland	0,374	0,374
A9	KS1, KS2	Entwicklung Altwasser südlich Horb (Retention R3)	Sonst. Extensivgrünland, Altgras	0,600	0,600
A10	-	Entwicklung Feuchtkomplex Seeleinsgraben (Retention R4) sowie Streuobst nördlich Seeleinsgraben	Acker, Altgras	0,705	0,705
A11	-	Entwicklung Extensivwiesen südlich Schwüribitz	Intensivgrünland, Altgras	3,085	3,085
A12	KS3	Entwicklung LRT 6510 - Wiese östlich Sportplatz Schwüribitz	Sonstiges Extensivgrünland	1,131	1,131
A13	-	Aufwertung LRT 6510 - Wiese östlich Flurweg Schwüribitz	LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiese	5,934	2,967
A14	KS5 (F)	Entw. Wasser-/Feuchtflächen (Retention R5) nördlich Nassanger	Intensivgrünland	0,667	0,667
A15	-	Entwicklung Extensivwiese sowie Aufwertung LRT 6510 - Wiese westlich Rodachmündung	Sonstiges Extensivgrünland, LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiese	2,515	1,796
A16	KS3	Entwicklung LRT 6510 - Wiese südlich Marktzeuln	Sonstiges Extensivgrünland	0,879	0,879

A17	-	Entwicklung einer LRT 6510-Wiese westlich Kläranlage Hochstadt	Acker	1,567	1,567
A18	-	Entwicklung einer LRT 6510-Wiese westlich Kläranlage Hochstadt	Acker	0,704	0,704
A19 E2	KS4	Entwicklung Auwald und Altarm des Mains östlich Kläranlage Hochstadt (Retention R6)	Sonstiges Extensivgrünland, Ruderalflur, Altgrasfluren	1,547 0,696	1,547 0,696
A20	-	Entwicklung Extensivgrünland nach Abfuhr Dammschüttung	Altgrasbestand, Hecken	0,291	0,291
E1	-	Laubwald südlich Hochstadt	Acker, Sonstiges Extensivgrünland	0,704	0,642
			<b>Summen</b>	<b>43,026</b>	<b>38,665</b>

A = Ausgleichsmaßnahme, E= Ersatzmaßnahme, (F) = Funktionserhaltende Artenschutzmaßnahme, KS = Kohärenzsicherungsmaßnahme

Um ausgehend von den gesetzlichen Vorgaben Eingriff und A/E-Maßnahmen differenziert anhand einer konkret gegenüberstellenden Bilanzierung zutreffend zu beurteilen, sind die geplanten A/E-Maßnahmen konkret zu den eingriffsbedingten Beeinträchtigungen in Beziehung zu setzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl 2001, 386).

Die in der Planunterlage Nr. 12.1 Anlage 4 enthaltene tabellarische "Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz" geht von den einzelnen Beeinträchtigungen und der betroffenen Fläche aus. Sie enthält Angaben zu deren Ausgleichbarkeit und zu dem auf der Basis der "Grundsätze" ermittelten flächenmäßigen Ausgleichsbedarf. Der Vorhabenträger ordnet dabei dem Eingriff die jeweilige A/E-Maßnahme zu.

Der flächenmäßige Umgriff der vorgesehenen A/E-Maßnahmen steht aufgrund der Planunterlagen fest. Eine parzellenscharfe Darstellung oder Auflistung der einzelnen Beeinträchtigungen mit der zugeordneten Maßnahme ist weder gesetzlich geboten noch naturschutzfachlich sachgerecht, weil eine Verengung des Blicks auf einen punktuellen Ausgleich von Einzelfunktionen statt der Verfolgung eines einheitlichen Ausgleichskonzepts für den Eingriff in seiner Gesamtheit dem Ausgleichsgedanken nicht hinreichend Rechnung trägt.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung von Ausgleichsflächen und Ersatzflächen in einer Gesamtgröße von 43,026 ha bei einer anrechenbaren Gesamtfläche von 38,665 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.

Im Ergebnis ist somit das vorgesehene 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 vorhabenbedingten 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 Flächen 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 angemessenen Rechnung; die Zurückstellung der Belange von Natur und Landschaft hinter die raumstrukturellen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen sowie die Belange des Immissionsschutzes ist daher gerechtfertigt.

Bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Kompensationskonzept wurde in hohem Maße auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. So wurde primär der Rückbau und die Entsiegelung befestigter Straßenflächen berücksichtigt (in der Größenordnung von rd. 2,8 ha, davon anrechenbare Größe 0,840 ha). Im Übrigen werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Die Hochwasserretentionsräume von Main und Scheidsbach werden durch den Neubau der B 173 verkleinert und machen einen Ausgleich an anderer Stelle unumgänglich. Für die Sicherheit des Menschen und seiner materiellen Güter ist der Retentionsraumausgleich notwendig. Im Rahmen der

Optimierung der Planung wurde auch das bisherige Retentionsraumkonzept überarbeitet (so ist eine ursprünglich geplante weitere Retentionsraumausgleichsmaßnahme östlich von Bau-km 11+600 entfallen). Auf sechs Flächen wird nunmehr Retentionsraum neu geschaffen (Maßnahmen R1 bis R6). Hierfür werden rd. 11 ha landwirtschaftliche Nutzfläche beansprucht. Diese Flächen dienen in Doppelfunktion auch als naturschutzfachlich erforderliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A2, A7, A9, A10, A14 und A19 i.V.m. E2).

Eine weitere Minderung der Eingriffe durch die Retentionsraummaßnahmen in die Belange der Landwirtschaft ist aufgrund der vorrangigen Sicherung des Hochwasserschutzes nicht möglich. Auf die Ausführungen unter C.3.5.6 wird insoweit Bezug genommen.

Bei der Aufstellung eines neuen naturschutzfachlichen Kompensationskonzeptes (Ausgleich bzw. Ersatz) wurden sich aufdrängende Konflikte mit der Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG geprüft. Auch mit der Nutzung der o.g. Retentionsraummaßnahmen als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen wurde auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht genommen.

Dies gilt gleichermaßen auch für die aus der Sicht des Schutzes der Natura 2000-Gebiete notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen sowie für die notwendigen funktionserhaltenden Maßnahmen aus der Sicht des Artenschutzes. Auch diese Maßnahmen sind in das vorgesehene Konzept der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen integriert. Damit haben die vorgesehenen Ausgleichsflächen zum Teil einen multifunktionellen Charakter, wobei sie neben der naturschutzfachlichen auch der wasserwirtschaftlichen Kompensation dienen. Damit sind zusätzliche Grundinanspruchnahmen allein für den Retentionsraumausgleich bzw. für Maßnahmen des Natura 2000-Schutzes bzw. des besonderen Artenschutzes auf jeweils eigenen (dann zusätzlich in Anspruch zu nehmende) Flächen nicht erforderlich. Auch dies trägt zur Minimierung der Gesamtflächeninanspruchnahme aus Grundstücken Privater bei.

Weiter ist auf über 21,5 ha der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen eine weitere extensive Bewirtschaftung geplant, so dass diese Flächen nicht ganz aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). Auf über 1 ha sind Pflegemaßnahmen eines vorhandenen Vegetationsbestandes vorgesehen.

Zusammenfassend werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen 33,5 ha landwirtschaftliche Nutzflächen benötigt, wovon künftig 21,5 ha weiter extensiv bewirtschaftet werden sollen. Damit werden lediglich

ca. 12 ha der Landwirtschaft dauerhaft entzogen, wovon 11 ha für die genannten Retentionsraumausgleichsmaßnahmen und 1 ha als neue Waldflächen erforderlich sind.

Eine weitere Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ist gemäß den genannten Erfordernissen nicht möglich. Der Vorhabenträger hat weitestmöglich landwirtschaftliche Flächen in seinem Eigentum bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand für Retentionsraumausgleichsmaßnahmen sowie für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen genutzt (über 20 ha).

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 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 somit zusammenfassend nochmals festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Teil A Ziffern 3.3.3.1 bis 3.3.3.17 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 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 Verbesserungen des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

#### 3.5.5.4.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 3.3.3.1 bis 3.3.3.17 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit wurde den Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzbehörden, insbesondere der höheren Naturschutzbehörde vom 02.08.2012 Nr. 51-8681

sowie des Landratsamtes Lichtenfels vom 13.08.2012 Nr. Abt. 3, weitgehend entsprochen.

Im Übrigen ist zu den genannten fachlichen Äußerungen noch Folgendes festzustellen:

Zur Auflage A.3.3.3.3 ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Maßnahme A1 so erstellt wird, dass die Wasserschwankungen des Maines berücksichtigt sind und das angestrebte Entwicklungsziel erreicht wird. Solange das bestehende Kieswerk noch in Betrieb ist, wird die betriebsbedingte Wasserschwankung auch mit dem Kieswerk abgestimmt.

Im Übrigen werden aufgrund der Baumaßnahmen weder temporär noch dauerhaft nennenswerte Auswirkungen auf das Grundwasser erwartet. Eine Wasserstandsregelung für die nordseitigen Schilfflächen und zur Verhinderung von Weidenwachstum wird im Rahmen der frühzeitigen Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A1 gesichert.

Der Anregung, die lfd. Nr. 55 BV vorgesehenen Durchlässe DN 800 so weit zu vergrößern, dass sie auch für Amphibien und Kleinsäuger nutzbar sind, konnte hingegen nicht gefolgt werden.

Die in BV-Nr. 55 vorgesehenen Durchlässe dienen zum Ausgleich der bestehenden Wasserspiegel der durch die neue Straße getrennten Baggerseen. Damit wird erreicht, dass die Flächen nördlich und südlich der B 173 neu weiterhin als Retentionsraum bei Hochwasserereignissen zur Verfügung stehen können. Die Rohre sind jeweils zwischen 70 und 74 m lang. Die Rohrsohle wurde so angeordnet, dass sie auf der Höhe der im Jahr 2011 gemessenen Wasserspiegellhöhen (265,95 m ü.NN) zu liegen kommt. Damit besteht noch ein ausreichender Abstand zu den Längsleitungen der Straßenentwässerung unter den seitlichen Mulden und des Mittelstreifens.

Gemäß dem Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS, Ausgabe 2000) soll die lichte Weite von Durchlässen in Abhängigkeit zur Durchlasslänge gewählt werden. Die Orientierungswerte der Tabelle 2 zeigen auf, dass bis zu einer Länge von 50 m Rohrdurchlässe mindestens 2000 mm Durchmesser besitzen sollen. Alternativ sind Rahmendurchlässe mit einer Höhe von 1,50 m und einer Breite von 2,00 m möglich. Vorzugsweise müsste für einen nochmals 20 m längeren Durchlass demnach ein noch größerer Durchmesser gewählt werden.

Zusätzlich sprechen auch die nachfolgend genannten technischen Gründe gegen den Einbau von zusätzlichen bzw. größeren Durchlässen:

- Größere Durchmesser für die Durchlässe sind nicht möglich, da ansonsten die erforderlichen Längsleitungen der Streckenentwässerung unterbrochen würden.

- Im Bereich zwischen Bau-km 6+000 und Bau-km 6+120 wird südlich der Trasse das Gelände auf das Höhenniveau der B 173 angehoben, um dort das Absetz- und Regenrückhaltebecken 6-1 anordnen zu können. Nördlich der Trasse entsteht der neue Straßendamm für eine Anschlussstellenrampe in Richtung Lichtenfels. Die Anordnung von Querdurchlässen in diesem Bereich scheidet deshalb aus technischen Gründen ebenfalls aus.
- Zwischen Bau-km 6+120 und Bau-km 6+500 befindet sich die B 173 zum Teil nur rd. 1,50 m über dem bestehenden Grund. Dieser Abstand ist notwendig, um die erforderlichen Längsleitungen für die Streckenentwässerung so anordnen zu können, dass eine Einleitung in das Absetzbecken 6-3 bei Bau-km 6+420 sichergestellt werden kann. Neue Querdurchlässe für Amphibien und Kleinsäuger, welche eine Länge zwischen 50 m und 80 m besitzen müssten, könnten dann nur unterhalb der Streckenentwässerung angeordnet werden. Bedingt durch die vorherrschenden Wasserverhältnisse kann eine dauernde Überflutung dann nicht ausgeschlossen werden, eine Entwässerung der Einlassbereiche, die sich unterhalb der Geländehöhe befänden, wäre technisch nur sehr aufwändig durch Einbau von elektrisch betriebenen Pumpen möglich.

Die weiter angeregten Amphibienleiteinrichtungen im Umfeld der Baggerseen und Fließgewässer nördlich von Trieb sind in der technischen Planung bereits enthalten (Ifd. Nr. 45 BV).

Das Bauwerk BW 5-3 (BV-Nr. 22) wird gemäß Auflage A.3.3.3.4 - wie angeregt - mit einem zusätzlichen Spritzschutz versehen. Die Stützwand an der verlegten Kreisstraße LIF 13 nach Michelau - BW 5-1 gemäß BV-Nr. 8 - benötigt keinen Spritzschutz, da anschließend ein Gewerbegebiet angrenzt, ebensowenig wie die Stützwand BW 6-3 gemäß BV-Nr. 27, da dort direkt die benachbarte Bahnlinie angrenzt.

Auf den weiter angeregten zusätzlichen Rückbau der bestehenden B 173 auf 5,50 m Fahrbahnbreite bei einer durchgehenden Abstufung zur Gemeindeverbindungsstraße wird ebenfalls verzichtet. Nach Verkehrsfreigabe der B 173 neu ist eine Abstufung der B 173 alt gemäß § 2 FStrG in die dann noch ihrer tatsächlichen Netzfunktion entsprechende Straßenklasse vorgesehen. Unter Beachtung des Art. 3 BayStrWG wird die B 173 alt bis zum Zettlitzer Kreuz zur Kreisstraße abgestuft, da sie zwischen Michelau und Zettlitz nur noch dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Landkreises bzw. den Anschluss von Trieb und Hochstadt an das überörtliche Verkehrsnetz und somit der Ergänzung des Kreisstraßennetzes dient.

Lediglich der Abschnitt zwischen dem Zettlitzer Kreuz und der Einmündung in die St 2208 wird zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft, da dieser



Abschnitt künftig lediglich dem nachbarlichen Verkehr zwischen den Gemeinden Marktzeuln und Redwitz a.d. Rodach dient.

Im Verlegungsbereich der B 173 alt im Straßenabschnitt zwischen Trieb und Hochstadt wird deshalb der erforderliche Straßenquerschnitt RQ9,5 vorgesehen. Er besitzt eine befestigte Fahrbahnbreite von 6,50 m. Diese Breite ist mindestens erforderlich, um den maßgebenden Begegnungsfall Lkw/Lkw mit ausreichend großen Sicherheits- und Bewegungsspielräumen sicherstellen zu können.

Der vorhandene Querschnitt der weiterhin benutzten Verkehrsflächen der B 173 alt ist rd. 8,50 m breit. Ein Rückbau dieser Verkehrsflächen ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht vorgesehen und verkehrlich auch nicht erforderlich.

Die Mainbrücke BW 11-2 (BV-Nr. 188) erhält beiderseits - wie gefordert - jeweils eine 2,40 m hohe Spritzschutzwand (gemäß BV.Nrn. 190 und 191).

Zur Auflage A.3.3.3.6 ist noch darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Baufeldgründung aufgrund des weitaus größeren Zeitbedarfes hierfür zeitliche Zusagen aus bautechnischer Sicht nicht getroffen werden können. Es kann diesbezüglich aber davon ausgegangen werden, dass nach der Freimachung des Baufeldes im Baubereich keine Schilfbereiche mehr vorhanden sein werden, jedoch Schilfflächen nördlich des Baufeldes verbleiben werden. Die Arbeiten zur Baufeldgründung sind zwar in der Regel maschinendominiert, jedoch werden sich Bauarbeiter auch außerhalb der Fahrzeuge und Maschinen bewegen. In den Ausführungen der Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung zur Vogelart Rohrweihe, die besonders sensibel auf Menschen in Nestnähe reagiert, wurde auf den Baustellenbetrieb eingegangen und in der Beurteilung eine zeitweise Meidung einzelner Brutplätze während der Bauarbeiten berücksichtigt.

Der Anregung, am Feldgehölz Geutersberg ("Hege") binnen Jahresfrist einen neuen Waldrand anzulegen, wird ebenfalls nicht gefolgt, da bei den durchgeführten Kartierungen entlang des bisherigen Waldrandes viele Fledermausflüge erfasst wurden. Die bei den Kartierungen beteiligten Fledermaussachverständigen haben daher davon abgeraten, einen neuen Waldrand zu pflanzen, damit die Fledermäuse nicht zu nahe an die B 173 neu gelenkt werden.

Die Schüttungen in den Baggerseen können wetterbedingt und aus Gründen des Bauablaufes nicht ausschließlich zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen, so wie dies die höhere Naturschutzbehörde angeregt hat. Zudem sind diese Arbeiten maschinendominiert, so dass kaum Menschen außerhalb der Fahrzeuge auf der Baustelle sein werden. Wie in der Vogel-Verträglichkeitsprüfung beschrieben (siehe Kapitel 3.2.2 von Planunterlage 12.6.1), erfolgt die Schüttung der Erdwälle außerhalb der Brutzeiten der Vögel

und insbesondere der nordseitigen Wälle weitmöglich vor den Feinarbeiten an der Trasse, welche durch verstärkte Handarbeit Störungen verursachen können. Den entsprechenden Anregungen wird somit bereits nach den festgestellten Planunterlagen nachgekommen.

Die Vorreinigung des verschmutzten Fahrbahnabwassers vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter ist grundsätzlich bereits im wasserwirtschaftlichen Teil der festgestellten Planung vorgesehen, soweit dies die Leistungsfähigkeit des Vorfluters erfordert. Insoweit sind nach der Planung elf Abwasserbehandlungsanlagen vorgesehen, die allesamt ein entsprechend bemessenes Absetzbecken beinhalten. Auf die Aufstellung in Kapitel 4.5.1 der Planunterlage 1 (sowie der ausführlichen Planunterlage 13) wird insoweit Bezug genommen. In diesen neuen naturnahen Absetzbecken in Erdbauweise wird das Straßenabwasser gereinigt und gelangt, abhängig vom Typ des Vorfluters, entweder erst in ein Rückhaltebecken oder direkt zum nächsten Vorfluter.

Darüber hinaus wird auch das anfallende Oberflächenwasser im Bereich der Rampen der Anschlussstellen sowie der verlegten Kreisstraße LIF 13 und der B 173 alt vor Einleitung in den Vorfluter behandelt. Das Entwässerungskonzept ist zudem mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach abgestimmt worden.

Nach der festgestellten Planung sind zudem an allen erforderlichen Böschungsbereichen entsprechende Bepflanzungen vorgesehen, die die Überflugdistanz von Vögeln erhöhen.

Der Anregung, die durch die B 173 neu unterbrochene Wegebeziehung zwischen Trieb und Nassanger durch eine Fußgängerbrücke oder einen Steg weiterhin nutzbar zu machen, wurde nach Abwägung aller Gesichtspunkte nicht gefolgt.

Bei Bau-km 7+790 kreuzt die B 173 die Zufahrt nach Nassanger. Diese Wegebeziehung wird durch die Trasse der B 173 neu unterbrochen (siehe BV-Nr. 82). Die Errichtung eines Bauwerkes für den Fahrverkehr ist an dieser Stelle nicht erforderlich, da eine Verbindung von Nassanger an das übergeordnete Straßennetz wie bisher über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb gegeben ist.

Fußgänger müssen zwar zukünftig größere Umwege für die Wegeverbindung zwischen Trieb und Nassanger in Kauf nehmen. Allerdings entstehen diese Umwege vornehmlich im Zuge der Freizeitgestaltung und können demnach als zumutbar hingenommen werden. Neben der Nutzung der höhenfreien Kreuzung der B 173 neu im Zuge des Geh- und Radweges an der B 173 alt (BW 8-1) kann auch die Flutbrücke bei Bau-km 7+353 (BW 7-1) mit einer lichten Höhe von mindestens 2,40 m zur - fußläufigen - Querung der neuen Straßentrasse genutzt werden.

Die geforderte Anlage einer neuen Fußgängerüberführung würde zusätzliche bauliche Eingriffe durch neue lange Rampen erfordern, da sich die Trasse der neuen B 173 im Bereich der heutigen Zufahrt nach Nassanger auf Geländehöhe befindet und damit ein Höhenunterschied von bis zu ca. 6,50 m zu überwinden wäre. Bedingt dadurch wäre auch ein größerer Eingriff in die vorhandene Allee.

Die hierfür entstehenden Eingriffe und der dadurch bedingte Mehraufwand ist deshalb im Ergebnis als unverhältnismäßig zu qualifizieren.

Eine Fortsetzung der unterbrochenen Pappelallee auf der Südseite der B 173 neu (z.B. auf dem Grundstück Fl.Nr. 391 der Gemarkung Trieb) erscheint ebenfalls nicht erforderlich.

Von der bestehenden Pappelallee wird nur das südliche Ende überbaut, so dass keine direkte Wegeverbindung zwischen Trieb und Nassanger mehr besteht. Fußgänger können die vorstehend beschriebenen Wegeverbindungen nach Nassanger nutzen. Mit der geplanten Pflanzung von Baumreihen entlang der B 173 neu und der verlegten B 173 alt kann zumindest das Motiv einer Reihenzpflanzung aufgenommen werden, so dass eine zusätzliche Bepflanzung auf der Südseite der B 173 neu zur - angedeuteten - Fortführung der jenseits der B 173 neu verbleibenden Pappelallee nicht notwendig erscheint.

Zu den Anregungen zur Gestaltung der Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14 wurde die Auflage A.3.3.3.9 aufgenommen.

Zusätzlich ist hierzu zu bemerken, dass das Landratsamt Lichtenfels mit Bescheid vom 08.12.2011 den derzeitigen Zustand der am 05.04.2011 abgenommenen Kiesabbauflächen der örtlichen Kiesabbaufirma, die nicht mehr für den weiteren Betrieb der Kiesaufbereitungsanlage benötigt werden, genehmigt hat. Die in den Anlagen zu diesem Bescheid markierten Grundstücke erfassen auch die vom Antragsteller im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12.3) dargestellten Ausgleichsmaßnahmen A1, A2 und A14. Es bestehen daher insoweit keine weiteren Rekultivierungsverpflichtungen.

Den Vorschlag, an den neuen Uferbereichen Kiesrohböden anzulegen, wird nicht gefolgt, da Kiesrohböden nach den Erfahrungen im dortigen Raum nach wenigen Jahren mit Gehölzen zuwachsen. Es ist im dortigen Bereich vielmehr geplant, innerhalb der künftigen Wasserfläche der Ausgleichsmaßnahme A2 eine Kiesaufschüttung anzulegen, um den im Kies brütenden Vögeln möglichst dauerhafte Brutmöglichkeiten zu bieten.

Die in dem Grunderwerbsplan nicht dargestellte Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 432 der Gemarkung Trieb, auf der auch die Ausgleichsmaßnahme A14 ausgeführt werden soll, befindet sich bereits im Eigentum der

Bundesfernstraßenverwaltung, so dass hier kein - neuer oder zusätzlicher - Grunderwerb erforderlich ist.

Eine feste Zusage, die Ausgleichsmaßnahmen A2, A3 und A4 wegen ihrer Nähe zum Nassanger nur außerhalb der Vogelbrutzeit anzulegen, kann aus bauablauftechnischer Sicht nicht gegeben werden.

Für die Maßnahme A2 ist ein maschineller Bodenaushub für die Retentionsraumschaffung mit wenigen Menschen außerhalb der Baufahrzeuge erforderlich. Die Maßnahme A3 umfasst die maschinelle Herstellung einer Flutmulde. Die Aushubbereiche sind bisher nicht als Brutflächen für Vögel bekannt. Die Flächen sind zum Nassanger hin zudem durch einen dichten und zur Maßnahmenfläche A1 mit einem lichterem Gehölzbestand abgeschirmt. Der Aushub entspricht dem üblichen Kiesabbau im dortigen Raum, der in der Regel keine nachteiligen Auswirkungen für Vögel mit sich bringt. Die Maßnahme A4 umfasst eine extensive Nutzung bzw. Pflege des vorhandenen Grünlands, die keine nachteiligen Auswirkungen auf die im Nassanger Weiher brütenden Vögel hat.

Der Anregung, auf der Ersatzmaßnahmenfläche E1 zusätzlich ein Ersatzlaichgewässer für Amphibien festzusetzen, wird nicht gefolgt.

Mit der Baumaßnahme wird kein Laichgewässer von Amphibien überbaut, sondern ein kleiner Bachlauf im Wäldchen "Hege". Daher wurde kein Ersatzlaichgewässer vorgesehen. Laichende Amphibien wurden lediglich in einem Teich südlich des Wäldchens "Hege" festgestellt.

Eine Anlage eines Laichgewässers ist hier aus der Eingriffssituation nicht begründet und aus der Sicht der sich in der Nähe befindlichen neuen B 173 auch abzulehnen.

Den ergänzenden Anregungen hinsichtlich der Gestaltung der Ausgleichsmaßnahmen A11, A12 und A13 wird ebenfalls nicht gefolgt.

Der Südrand der Ausgleichsmaßnahme A11 und der Westrand der Ausgleichsmaßnahme A12 werden zeitweise während Veranstaltungen am dortigen Sportplatz vorübergehend zum Parken von Pkw genutzt. Der heutige artenarme Zustand der Wiesen rührt jedoch von der intensiven Bewirtschaftung her, was mit der nunmehr geplanten Maßnahme künftig beendet werden kann. Die Randbereiche betreffende kurzzeitige Nutzung durch parkende Pkw wird dabei nicht als signifikante Beeinträchtigung der Gesamtmaßnahme eingestuft.

Das Grundstück Fl.Nr. 723 der Gemarkung Schwürbitz ist im privaten Eigentum und besitzt etwa dieselbe Wertigkeit wie die Maßnahmenfläche A13 auf dem Grundstück Fl.Nr. 725 der Gemarkung Schwürbitz. Aufgrund des privaten Eigentums und der begrenzten Aufwertbarkeit wird eine

Einbeziehung des Grundstücks Fl.Nr. 723 der Gemarkung Schwürbitz abgelehnt. Zudem wurde die begrenzte Aufwertbarkeit von A13 (Fl.Nr. 725 der Gemarkung Schwürbitz) durch den - geringeren - Anrechnungsfaktor von 0,5 bereits berücksichtigt.

Das Grundstück Fl.Nr. 469 der Gemarkung Marktzeuln, auf dem die Ausgleichsmaßnahme A15 verwirklicht werden soll, befindet sich ebenfalls bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und wurde deshalb in den Grunderwerbsunterlagen nicht hervorgehoben dargestellt.

Die Stellungnahme des Landratsamtes Lichtenfels als untere Naturschutzbehörde vom 13.08.2012 Az. Abt. 3 deckt sich im Wesentlichen mit der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 02.08.2012, so dass insoweit auf die vorstehenden Ausführungen Bezug genommen wird.

Mit der Auflage A.3.3.3.16 wurde eine Forderung der unteren Naturschutzbehörde nach Durchführung von regelmäßigen Baustellenbesichtigungen berücksichtigt.

### 3.5.6 Gewässerschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser wurden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 16 dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist schlüssig und umfassend. Auf sie kann daher Bezug genommen werden. Die im Rahmen der UVP getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt. Auf die Ausführungen unter C.2, insbesondere unter C.2.1.4.4 wird insoweit verwiesen.

Das Vorhaben ist bei Beachtung der unter A.3.2 und A.4 verfügten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGh, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

Eine Bauwasserhaltung ist den Planunterlagen zufolge nicht vorgesehen. Eine Entscheidung hierüber ist daher nicht veranlasst. Soweit im Zuge der Bauausführung dennoch zeitlich befristete Grundwasserhaltungen notwendig werden, wird die hierfür notwendige wasserrechtliche Erlaubnis rechtzeitig vorher beim Landratsamt Lichtenfels als zuständiger Wasserrechtsbehörde beantragt.

#### 3.5.6.1 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 ermittelten bzw. festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains, einem Gewässer 1. Ordnung, sowie des Scheidsbaches, einem Gewässer 3. Ordnung, sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, für 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.

Trinkwasserschutzgebiete werden durch die geplante Straßenbaumaßnahme nicht unmittelbar berührt. In der Nähe der geplanten Maßnahme befinden sich die Wassergewinnungsanlagen der Gemeinde Hochstadt (zwei Tiefbrunnen) sowie des Marktes Marktzeuln (Tiefbrunnen Horb). Die Entwicklung von Extensivgrünland im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A17 innerhalb der Wasserschutzzone W III (Weitere Schutzzone) des Wasserschutzgebietes Hochstadt wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht als unproblematisch angesehen.

Im Bereich der Wassergewinnungsanlage Hochstadt kommt das Straßenprojekt im Grundwassereinzugsgebiet der beiden Tiefbrunnen zu liegen. Aufgrund des ca. 1 km betragenden Abstandes zwischen Brunnenanlagen und Straßenkörper sowie der vorhandenen guten geologischen Deckschichtsituation ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht kein Konfliktpotenzial mit dem Trinkwasserschutz erkennbar.

Im Bereich der Wassergewinnungsanlage Horb wird das Einzugsgebiet lediglich randlich außerhalb des direkten Grundwasserzustroms von der Baumaßnahme berührt.

Weiter wird durch das Straßenbauvorhaben das für die Fortschreibung des Regionalplan Oberfranken-West (Region 4) gemeldete Vorranggebiet VRG T11 (Schwüribitz) und das Vorbehaltsgebiet VBG T34 (Neuses a.Main) durch erforderliche Ausgleichsmaßnahmen berührt.

Die für den Retentionsraumausgleich und zur Schaffung eines Stillgewässers mit Anbindung an den vorhandenen Altarm vorgesehenen Flächen der Ausgleichsmaßnahmen A9, KS1, KS2 und R3 liegen randlich im Vorbehaltsgebiet T34. Die Maßnahmen stellen wegen ihrer weniger brisanten Lage, der bereits vorhandenen offenen Wasserflächen sowie der insgesamt geringen Ausdehnung keinen nennenswerten Konflikt dar.

Die Ausgleichsmaßnahmen A11, A12, A13, A15, A16 und KS3 liegen im Vorranggebiet T11. Es besteht hier ebenfalls kein Ziel- und Nutzungskonflikt mit Belangen des vorsorgenden Grundwasserschutzes.

Nachdem die gesamte Straßenbaumaßnahme kein Wasserschutzgebiet berührt und weder ein Eingriff in bestehende Wasserschutzgebiete noch eine Abwasserbeseitigung bzw. -durchleitung durch diese Wasserschutzgebiete erfolgt, waren dem Vorhabenträger aus der Sicht des Trinkwasserschutzes keine zusätzlichen bzw. gesonderten Verpflichtungen aufzuerlegen.

Das Überschwemmungsgebiet des Mains bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis ( $HQ_{100}$ ) wird durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme in folgenden Bereichen beeinträchtigt:

Zwischen Bau-km 5+800 und Bau-km 7+500 (bei Trieb) liegt die geplante Trasse der B 173 neu und die Anschlussstelle zur derzeitigen B 173 abschnittsweise im Überschwemmungsgebiet des Mains. Die Kiesbaggerseen bei Trieb werden durch die Trasse der B 173 neu ebenfalls gequert.

Zwischen Bau-km 11+500 und Bau-km 12+400 (bei Horb) quert die geplante Trasse der B 173 neu die Talauie des Mains westlich der Ortslagen von Burgstall und Horb. Hier ist die Errichtung einer Brücke über den Main und über die Bahnlinie Bamberg-Hof mit einer gesamten lichten Weite von 451,50 m (BW 11-2) vorgesehen.

Die Höhenlage der gesamten Trasse ist dabei so gewählt worden, dass bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis mit keiner Überflutung der neuen B 173 zu rechnen ist.

Das Fließverhalten des Mains wird durch die Straßenbaumaßnahme insgesamt nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Errichtung der talquerenden Brücke bei Horb hat aufgrund der unterstrom gelegenen Bahnbrücke mit wesentlich kleineren Durchflussöffnungen keine relevanten negativen Auswirkungen auf das Fließverhalten und das Überschwemmungsgebiet des Mains bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis in diesem Bereich. Es kommt lediglich lokal zu kleineren Änderungen im Strömungsverhalten und in den Wassertiefen.

Auch durch die Lage der Straßentrasse im Überschwemmungsgebiet bei Trieb ist bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis keine negative Beeinträchtigung des Fließverhaltens des Mains zu erwarten, da die Trasse nicht im abflusswirksamen Bereich zu liegen kommt und der betroffene, südlich der Bahnlinie gelegene Retentionsraum erst bei selteneren Hochwasserereignissen des Mains, etwa bei einer gleichzeitigen Überströmung der Bahnlinie Bamberg-Hof, in Anspruch genommen wird.

In beiden Fällen geht aufgrund der Dammlage der B 173 neu Retentionsraum im Mainvorland verloren. Insgesamt beträgt der Verlust bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis rd. 157.200 m<sup>3</sup>. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sind im Einzelnen in Planunterlage 1 Kapitel 5 "Ausgleichsmaßnahmen" unter Nr. 5.6 beschrieben. Eine detaillierte Ausführung zu den Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Abflussverhalten des Mains ist zudem der Planunterlage 13.4 zu entnehmen. Hierauf wird verwiesen.

Mit einer bauzeitlichen Beeinträchtigung der Baumaßnahme im Bereich der Talquerung bei Horb durch Hochwasserereignisse des Mains ist zu rechnen. Bei der Planung des Bauablaufs werden Hochwasserereignisse entsprechend berücksichtigt.

Die geplante Trasse der B 173 neu quert zudem bei Trieb das Überschwemmungsgebiet des Scheidsbaches im Bereich zwischen Bau-km 7+200 und Bau-km 7+400. Im Hochwasserfall kommt es derzeit am Scheidsbach zu Ausuferungen. Das Wasser fließt breitflächig in Richtung Norden ab. Durch die Lage der geplanten Trasse quer zur Hauptströmungsrichtung wird das Fließverhalten des Scheidsbaches insofern beeinträchtigt, dass es im Hochwasserfall nördlich des bebauten Bereiches von Trieb zu einem Aufstau kommt, der sich bis in die bebauten Bereiche der Ortschaft hinein auswirkt.

Für Betroffene darf sich durch den Bau der B 173 neu keine Verschlechterung des Hochwasserschutzes -insbesondere im bebauten Bereich- ergeben. Daher ist es auch hier erforderlich, Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Diese sind im Einzelnen in Planunterlage 1, Kapitel 5 "Ausgleichsmaßnahmen" unter Nr. 5.7 beschrieben.

Durch die Trassierung der B 173 neu im Überschwemmungsgebiet des Scheidsbaches und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zum Hochwasserschutz geht Retentionsraum verloren. Um auch keine negativen Auswirkungen nach unterstrom durch eine Abflussbeschleunigung zu verursachen, ist ein Ausgleich des Retentionsraumverlustes erforderlich. Die hierzu vorgesehenen Maßnahmen sind ebenfalls im Einzelnen in Kapitel 5 "Ausgleichsmaßnahmen" unter Nr. 5.7 beschrieben.

Eine detaillierte Ausführung zu den Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Abflussverhalten des Scheidsbaches ist der Planunterlage 13.4 zu entnehmen. Hierauf wird Bezug genommen.

Als Ausgleichsmaßnahmen für den im Fall eines Mainhochwassers HQ<sub>100</sub> verloren gehenden Retentionsraum sieht die festgestellte Planung sechs verschiedene Maßnahmen zur Schaffung von neuem Retentionsraum in gleichzeitiger Kombination mit landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft vor:



lfd.Nr. Retentions- raum	lfd.Nr. Ausgleichs- maßnahme	Geplanter Maßnahmentyp	Retentionsraum- ausgleich Main (m <sup>3</sup> )	Retentions- raumausgleich, verfeinert berechnet in m <sup>3</sup>
R1	A2	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Feuchtkomplex und Wasserflächen westlich Nassanger Weiher	115.000	119.000
R2	A7	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Extensivwiese, südwestlich Mainbrücke	10.400	9.350
R3	A9	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Altwasser, südlich Horb	8.500	8.000
R4	A10	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Feuchtkomplex am Seeleinsgraben	2.900	2.200
R5	A14	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Feuchtkomplex und Wasserfläche, nördlich Nassanger	6.000	5.757
R6	A19/E2	Retentionsraumaushub mit anschließender Entwicklung Auwald und Altwasser, östlich Kläranlage Hochstadt	25.200	28.600
		<b>Summe Retentionsmaßnahmen Main</b>	<b>168.000</b>	<b>172.907</b>

Die genaue Lage der Maßnahmen ist dem Übersichtslageplan Planunterlage 3 Blatt Nr. 3 und der Planunterlage 13.2 zu entnehmen. Dem Verlust von rd. 157.200 m<sup>3</sup> Retentionsraum sehen rd. 168.000 m<sup>3</sup> Retentionsraumneugewinn gegenüber. Eine aufgrund verfeinerter Datengrundlagen erfolgte Neuberechnung der Retentionsraumvolumina hat sogar einen Retentionsraumgewinn von nunmehr 172.907 m<sup>3</sup> ergeben.

Zwischen Bau-km 6+560 und Bau-km 6+770 werden gemäß BV-Nr. 55 zusätzlich 8 Durchlässe DN 800 angeordnet. Sie dienen dazu, dass sich die Wasserspiegellagen der durch die künftige B 173 getrennten Baggerseen im im Hochwasserfall ausgleichen können und damit der durch die neue Trasse abgeschnittene Retentionsraum weiterhin zur Verfügung steht und bei entsprechenden Hochwasserereignissen weiterhin beaufschlagt wird.

Zusammenfassend kann in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach als amtlichem Sachverständigen festgestellt werden, dass die geplanten Maßnahmen insgesamt dazu führen werden, dass durch die notwendigen Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet des Mains im Zuge der Errichtung der B 173 neu keine negativen Auswirkungen auf das Fließverhalten bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu erwarten sind. Der Ausgleich des Retentionsraumes des Mains erfolgt in der Form, dass die zusätzlich geschaffenen Rückhaltevolumina in der Regel erst bei Hochwasserereignissen in Anspruch genommen werden, die in etwa denen entsprechen, bei denen Verluste durch die Trassierung der B 173 neu entstehen.

Eine genaue Beschreibung dieser Maßnahmen ist in der Planunterlage 13.4 enthalten.

Die durch den Bau der B 173 neu verursachten negativen wasserwirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere auf bebaute Bereiche von Trieb werden dadurch ausgeglichen, dass der Hochwasserabfluss HQ<sub>100</sub> des Scheidsbaches im Bereich der vorhandenen Bebauung auf ein unschädliches Maß reduziert wird. Dies geschieht durch die Anlage eines Dosierbauwerkes (BV-Nr. 71) im Gewässerbett des Baches. Größere Hochwasserabflüsse werden entlang eines Hochwasserleitdeiches (BV-Nr. 72) gezielt über eine Flutmulde (BV-Nr. 70) nach unterstrom abgeleitet. Dadurch wird der Hochwasserschutz der Ortschaft Trieb insbesondere hinsichtlich seiner bebauten Bereiche deutlich verbessert.

Sowohl durch die vorstehend beschriebenen Hochwasserschutzmaßnahmen als auch durch die Lage der Trasse der B 173 neu im Überschwemmungsgebiet entsteht ein Verlust an Retentionsraum bei Hochwasserereignissen des Scheidsbaches. Dieser wird im Rahmen der Planung künftig ersetzt. Die Retentionsraumfläche R1 wird in einem Bereich, der sich von nördlich der Trasse der B 173 neu bis südlich der Bahnlinie Hof-Bamberg erstreckt zum Ausgleich abgegraben und im Hochwasserfall beaufschlagt. Aufgrund der zeitlichen Unabhängigkeit der Hochwasserereignisse von Scheidsbach und Main kann der Retentionsraum R1 für Hochwasserereignisse beider Gewässer herangezogen werden. Durch den Aushub eines Retentionsraumvolumens von rd. 115.000 m<sup>3</sup> in der Fläche R1 kann der Retentionsraumverlust von rd. 54.300 m<sup>3</sup> ausgeglichen werden. Der Volumengewinn im Bereich der Flutmulde wurde hierbei noch nicht einmal berücksichtigt.

Zusammenfassend kann aus wasserwirtschaftlicher Sicht festgestellt werden, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen insbesondere die negativen Auswirkungen auf die Bebauung von Trieb ausgeglichen werden. Darüber hinaus führen die geplanten Maßnahmen dazu, dass -durch die notwendigen Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet des Scheidsbaches im Zuge der Errichtung der B 173 neu- keine negativen Auswirkungen auf das Fließverhalten bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu erwarten sind. Näheres hierzu ist der Planunterlage 13.4 zu entnehmen, auf die insoweit verwiesen wird.

Die Herstellung des Straßendamms der B 173 neu im amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains sowie im sog. faktischen Überschwemmungsgebiet des Scheidsbaches sowie die vorgenannten Retentionsraumausgleichsmaßnahmen stellen insoweit Gewässerausbaumaßnahmen bzw. diesen gleichstehende Deich- oder Dammbauten, die den natürlichen Hochwasserabfluss beeinflussen, dar.

Die hierfür notwendige Planfeststellung gemäß § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG wird vorliegend im Rahmen der Konzentrationswirkung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung ersetzt. Soweit es das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Mains betrifft, ersetzt die straßenrechtliche

Planfeststellung auch die Ausnahmegenehmigung nach § 78 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 WHG i.V.m. der Verordnung des Landratsamtes Lichtenfels über die Festsetzung der Grenzen des Überschwemmungsgebietes am Main im Landkreis Lichtenfels vom 01.09.1958 (Amtsblatt für den Landkreis Lichtenfels vom 04.10.1958 Nr. 33) für die Ausführung der planfestgestellten Baumaßnahmen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Mains. Für den Bau der Mainbrücke BW 11-2 gemäß BV-Nr. 188 ersetzt die erteilte Planfeststellung auch die Anlagengenehmigung nach Art. 20 Abs. 1 BayWG i.V.m. § 36 WHG für deren Bau im 60 m-Bereich des Mains als Gewässer 1. Ordnung.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird zudem in die nachfolgend genannten Gewässer eingegriffen bzw. es werden folgende neuen Gewässerkreuzungen hergestellt, wobei diese Maßnahmen ebenfalls den Tatbestand eines Gewässerausbaues i.S.d. § 67 Abs. 2 WHG erfüllen. Die dafür erforderliche Planfeststellung wird ebenfalls im Rahmen der Konzentrationswirkung durch die erteilte Planfeststellung nach § 17 FStrG ersetzt:

BV-Nr.	Bauwerks-Nr.	Bau-km	Gewässer	Gewässer-ordnung	Maßnahme
18		5+764	namenloser Graben vom Krappenberg	3	Anpassung Durchlass DN 300
23	5-4	5+873	Scheidsbach	3	Brücke über den Scheidsbach
42	6-1	0+066	Scheidsbach	3	Brücke (bestehend)
		6+450 bis 6+850	Baggersee	3	Auffüllung Baggersee
69	7-1	7+353	Flutmulde Scheidsbach	3	Brücke
131		9+326	Weih Graben	3	Rohrdurchlass DN 800
188	11-2	11+715	Main	1	Talbrücke
195+196		12+235	Seeleinsgraben	3	Rohrdurchlass DN 800

Darüber hinaus sind im Zuge des geplanten landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes (Planunterlage 12.1 bis 12.3) Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft vorgesehen, die ebenfalls Gewässerausbaumaßnahmen darstellen bzw. vorsehen, wie z.B. die Ausgleichsmaßnahme A1 (mit KS5) -Feuchtkomplex Baggersee-, A2 (mit R1 und KS5) -Feuchtkomplex Verbindung Baggersee mit Nassanger-, A9 (mit R3 sowie KS1 und KS2) -Feuchtkomplex Retentionsraum nördlich Burgstall-, A14 (mit R5) -Feuchtkomplex nördlich Nassanger- sowie A19 (mit R6) -Entwicklung Auwald und Altarm östlich Kläranlage Hochstadt-

Die hierfür notwendige wasserrechtliche Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 WHG wird ebenfalls durch die Planfeststellung nach § 17 FStrG ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat die Planunterlagen hinsichtlich der Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet des Mains und des Scheidsbaches sowie 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 mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach konzeptionell abgestimmten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich werden ortsnah, zeitnah und wirkungsgleich errichtet. Eine Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse und damit einhergehend eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Herstellung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Die Ermittlung der maßnahmenbedingten Abflussänderungen und des Retentionsraumverlustes erfolgte dabei mit Hilfe eines zweidimensionalen hydraulischen Modells (2-D-Modell). Modellgrundlagen wie HQ100-Abflüsse und Geländerauigkeiten wurden dabei in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach festgelegt. Die ermittelten Überschwemmungsbereiche sind nach Überzeugung des amtlichen Sachverständigen zutreffend und plausibel dargestellt.

Durch Gegenüberstellung beider Berechnungen wurde für den Main ein Retentionsraumverlust von 157.200 m<sup>3</sup> und für den Scheidsbach von 54.300 m<sup>3</sup> festgestellt. Die entsprechenden Maßnahmen zum Ausgleich des verlorengehenden Retentionsraums werden mit den vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen R1 bis R6 ergriffen. Entlang des Mains werden 168.000 m<sup>3</sup> Retentionsraum neu hergestellt und unter der Annahme, dass ein Hochwasser des Scheidsbaches nicht zeitgleich auf die Scheitelwelle des Mains trifft, stehen für den Scheidsbach grundsätzlich 115.000 m<sup>3</sup> ausgeglichener Retentionsraum (im Rahmen von R1) zur Verfügung. Die Methodik zur Ermittlung des Retentionsraumverlustes ist dabei ebenso zutreffend wie plausibel dargestellt.

Entsprechende fachliche Detailunterlagen, um die richtige Ermittlung des für den Ausgleich bestimmten Retentionsraumvolumens zu belegen, wurden dem amtlichen Sachverständigen sowie dem Landratsamt Lichtenfels seitens des Vorhabenträgers wunschgemäß zur Verfügung gestellt und ebenfalls nicht beanstandet. Die Ergebnisse dieser detaillierten Untersuchungen sind in obiger Zusammenstellung der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen mit enthalten.

Hinsichtlich der vorstehend beschriebenen Gewässerausbautatbestände und der vorgesehenen Gewässerkreuzungen und -verrohrungen führt der amtliche Sachverständige zusammenfassend aus, dass die Planung die allgemein anerkannten Regeln der Technik und die wasserwirtschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt und dass eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit bei plangemäßer Herstellung des Vorhabens nicht zu erwarten ist. Die aus wasserwirtschaftlicher Sicht gebotenen Auflagen wurden im erforderlichen Umfang durch die in Teil A Ziffer 3.2 des Beschlusstextes aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Insoweit wurde der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 17.07.2012 Nr. 1-4354.2-LIF-3797/2012, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, 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 durch eine gleichlautende zusätzliche Auflage verzichtet, ebenso wie auf die Verpflichtung zur Beteiligung evtl. weiterer Betroffener (z.B. Pächter, Teicheigentümer, Gewässeranlieger, Fischereiberechtigte). Diesen Beteiligten wurde eine Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Vorhabenunterlagen im Anhörungsverfahren eingeräumt.

Unterhaltungsverpflichtungen an Gewässern werden dem Vorhabenträger gem. § 40 WHG bzw. Art. 22 und 23 BayWG insoweit auferlegt, als der Aufwand für die Unterhaltung durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme verursacht wird.

Im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung hielt es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich und angemessen, dem Vorhabenträger im öffentlichen Interesse zur Stabilisierung des Gewässersystems, das durch das Straßenbauvorhaben Eingriffen ausgesetzt ist, wasserwirtschaftliche Unterhaltungspflichten in den in den Nebenbestimmungen unter Teil A.3.2.1.10 bzw. A.3.2.1.11 definierten Umfang aufzuerlegen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dabei im Wesentlichen an dem o.g. wasserwirtschaftlichen Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Kronach orientiert, das in dieser Frage in der Regel verursachergerechte, zumutbare und verhältnismäßige Festlegungen vorschlägt.

Die Regelung der Unterhaltungsverpflichtungen für Gewässerkreuzungen erfolgt gemäß Art. 33a Abs. 1 Satz 1 BayStrWG.

Fachliche Grundlage ist jeweils die schlüssige und nachvollziehbare gutachterliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach.

Auf die Verpflichtung zur Vorlage einer "Bauabnahmebescheinigung" nach Art. 61 Abs. 1 BayWG kann in vorliegendem Fall verzichtet werden, da hier

gemäß Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG für die festgestellte Baumaßnahme des Bundes bzw. des Freistaates Bayern keine Bauabnahmepflicht nach Art. 61 Abs. 1 BayWG besteht.

Zu den Auflagen A.3.2.1.6 und A.3.2.1.10 ist darauf hinzuweisen, dass die hydraulischen Ausgleichsflächen mit den naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen verknüpft sind. Grundsätzlich werden die Grundstücke für die sechs Retentionsraumausgleichsmaßnahmen vom Vorhabenträger erworben und damit auf Dauer in seine Unterhaltungslast übernommen.

Ein Anlass für eine Begründung von Sonderunterhaltungslasten ist deshalb nicht gegeben.

Da die hydraulisch stark beanspruchten Bereiche ohnehin ins Eigentum des Straßenbaulastträgers übergehen, werden sie auch dauerhaft von ihm unterhalten.

Zu den unter Teil A Ziffer 3.2.2 aufgenommenen Auflagen hinsichtlich der betroffenen Überschwemmungsgebiete wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger die Ermittlung der künftig verfügbaren Retentionsraumvolumina aufgrund vorgenannter Datengrundlage nochmals durchgeführt hat und dem amtlichen Sachverständigen sowie dem Landratsamt Lichtenfels als Wasserrechtsbehörde diese neuen Ergebnisse und weitere repräsentative Schnitte (Detailunterlagen) bereits zugeleitet hat.

Die Aufnahme dieser Detailunterlagen in die festgestellten Planunterlagen hält die Planfeststellungsbehörde für entbehrlich, weil dadurch die Grundlagen der Planunterlage 13.4 nicht maßgeblich verändert werden.

Zur Auflage A Ziffer 3.2.2.1 ist noch auszuführen, dass insbesondere für die Erstellung der Ingenieurbauwerke die Errichtung von Baustelleneinrichtungen (z.B. Krananlagen, schwere Baumaterialien) ortsnah an den jeweiligen Bauwerken, die im Überschwemmungsgebiet des Mains liegen, unumgänglich sein wird. Speziell für die großen Brücken (z.B. BW 11-2 – Mainbrücke -) können die Bauarbeiten auch innerhalb der kritischen Hochwasserzeit liegen, damit die Gesamtbauzeit der Einzelbauwerke in wirtschaftlich und technisch vernünftigem Rahmen bleibt.

#### 3.5.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das auf den Verkehrsflächen der neuen B 173 anfallende Oberflächenwasser wird über Rinnen, Mulden und Gräben gesammelt und über Ablaufschächte und entlang der Straße längs verlegten Entwässerungsleitungen den Absetzbecken zugeleitet. Dort wird es mechanisch gereinigt und von Leichtflüssigkeiten (z.B. Öl- und Benzinrückständen) befreit. Nach den an bestimmten Einleitungsstellen erforderlichen Regenrückhaltebecken gelangt das gereinigte Wasser in die verschiedenen Vorfluter.

In den Streckenabschnitten, in denen sich verlegte Straßen (B 173 alt, Kreisstraßen LIF 3 und LIF 4, Gemeindeverbindungsstraßen) und neue Anschlussstellenrampen mit deutlich geringerer Verkehrsbelastung oberhalb der Geländeoberkante befinden (sog. Dammlage, in den Lageplänen grün angelegte Böschungen), wird das anfallende Wasser breitflächig über die Bankette und die Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass die im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht bis in das Grundwasser gelangen können.

In den Streckenabschnitten, in denen sich diese Straßen unterhalb der Geländeoberkante befinden (sog. Einschnittslage, in den Lageplänen braun angelegte Böschungen) fließt das Wasser von der Fahrbahn über die Bankette in die mit Oberboden bedeckten Entwässerungsmulden. Über Ablaufschächte und entlang der Straße längs verlegter Entwässerungsleitungen wird das Oberflächenwasser größtenteils den bestehenden Entwässerungseinrichtungen zugeführt.

Im Vorhabenbereich 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 25 Entwässerungsabschnitte (Einzugsgebiet 1 bis Einzugsgebiet 25) gebildet. Diesen 25 Entwässerungsabschnitten wurden 12 Einleitungsstellen (E1 bis E12) zugeordnet, wobei die Einleitungsstelle E1 gemäß BV-Nr. 14 eine Versickerung in das Grundwasser mittels einer Sickermulde vorsieht. Bei allen anderen Einleitungen (E2 bis E12) handelt es sich um Einleitungen in oberirdische Gewässer als Vorfluter.

Die einzelnen Entwässerungsabschnitte und die zugeordneten Einleitungsstellen in den jeweiligen Vorfluter sind in den Lageplänen (Planunterlage 13.2) bezeichnet und farblich dargestellt. Die Entwässerungsabschnitte und deren Bemessung sind zusätzlich in Planunterlage 13.1 dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Hinsichtlich der ausreichenden Bemessung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen bzw. 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-DVWK-M 153) Berechnungen einer quantitativen Bemessung (Notwendigkeit von Rückhalteeinrichtungen) als auch einer qualitativen Bemessung (Notwendigkeit von Behandlungsmaßnahmen) durchgeführt.

Um die Gewässerbelastung zu minimieren, werden vor Einleitung des Oberflächenwassers in die oberirdischen Vorfluter ausnahmslos vor jeder Einleitungsstelle abgedichtete Absetzbecken mit ständigem Stau und, wo es

die geringe hydraulische Leistungsfähigkeit des Vorfluters erfordert, zusätzliche Regenrückhaltebecken errichtet. Zusätzliche Rückhaltebecken sind für die Einleitungen in den Scheidsbach (BV Nrn. 25, 41 und 81), für den Weihergraben (BV-Nr. 124), den Seeleinsgraben (BV-Nr. 216) sowie für einen Wegseitengraben (BV-Nr. 104) vorgesehen.

Absetz- und Rückhaltebecken sind jeweils durch einen Tauchdamm getrennt. Der Tauchdamm besteht aus einer Aneinanderreihung von Betonrohren (s. Systemplan Planunterlage 13.3). Die Dimensionierung und Menge der Rohre ist abhängig von der geforderten Durchflussgeschwindigkeit. Diese Durchflussgeschwindigkeit beträgt bei allen geplanten Becken höchstens 0,5 m/s, damit eine Aufwirbelung des abgesetzten Schlammes verhindert und das Absetzen von Schwebstoffen ermöglicht wird.

Die Auslaufbauwerke werden, soweit erforderlich, mit einer Drossel versehen, um den geforderten Abfluss in den Vorfluter zu gewährleisten. Alle geplanten Becken erhalten Wege, die an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angeschlossen werden.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit dem vierstreifigen Ausbau und der Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz vorgesehenen Baumaßnahmen im gesamten Vorhabenbereich keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften bewirken und ebenso keine nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit.

Die vorgesehenen Einleitungen von Niederschlagswasser in die Vorfluter sind gem. §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A 4.1 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gem. §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen), für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser sowie für generelle Wasserhaltungen, als auch in Form der beschränkten Erlaubnis (für die Abwasserableitung aus Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen während der Bauzeit sowie grundsätzlich auch für Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

Bei Beachtung der unter Teil A Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten.

Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 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 Lichtenfels als untere Wasserrechtsbehörde hat



das Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Beurteilung 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 die Ableitung des Fahrbahnabwassers in die sechs vorgesehenen Vorfluter, dem Main, dem Scheidsbach, bestehenden Baggerseen, dem Weihergraben, den Seeleinsgraben sowie einem bestehenden Wegseitengraben, liegen vor.

Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der B 173 neu erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

### 3.5.6.3 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen mit wasserwirtschaftlichem Bezug

#### 3.5.6.3.1 Wasserwirtschaftsamt Kronach

Die unter Teil A Ziffern 3.2 und 4.3 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach vom 17.07.2012 Rechnung.

Der Anregung des Wasserwirtschaftsamtes Kronach, die beiden Absetzbecken 12-1 und 12-2 (BV-Nrn. 197 und 204) zusammenzulegen, wird nicht gefolgt.

Bei einer Zusammenfassung der beiden Becken wäre eine Vergrößerung des Volumens und der Flächeninanspruchnahme des Absetzbeckens 12-1 erforderlich. Damit entstünde ein größerer Eingriff in das vorhandene FFH-Gebiet 5833-371 (Magere Flachlandmähwiesen), das Vogelschutzgebiet DE 5931-471 und das Überschwemmungsgebiet des Mains. Dazu wäre eine Verlegung des Seeleinsgrabens erforderlich. Diese weiteren Eingriffe sind nicht zielführend und bezüglich der für dieses Projekt sensiblen Naturschutzthematik kontraproduktiv. Durch die Teilnutzung von Flächen innerhalb der Anschlussstellenrampen für die Anlage des Absetzbeckens 12-2 konnte die Flächeninanspruchnahme hierfür bereits insgesamt minimiert werden.

Die Abwasserbehandlungsanlagen werden – wie vom Wasserwirtschaftsamt Kronach angeregt – naturnah gestaltet und ausgeführt. Die notwendigen Sicherungseinrichtungen (Tauchwände, Schnellverschlusseinrichtungen) sind nach der Planung des Staatl. Bauamtes Bamberg bereits vorgesehen. In der Planunterlage 13.3 ist die geplante Ausbildung der Beckenanlagen dargestellt.

Alle Becken werden demnach als naturnahe Erdbecken ausgebildet. Absetz- und Regenrückhaltebecken werden durch einen Damm getrennt. Die Absetzbecken erhalten eine dichte befestigte Beckensohle, um ein Versickern des verschmutzten Straßenwassers zu verhindern und eine maschinelle Räumung des Beckens ohne Zerstörung der Abdichtung sicherstellen zu können. Die Oberkante der Befestigung des Beckens endet 10 cm über dem geplanten ständigen Stau. Die Regenrückhaltebecken sind als Trockenbecken vorgesehen. Über eine Drossleinrichtung entleeren sie sich in den Vorfluter. Die Beckensohle und aufgehenden Böschungen werden mit 20 cm Oberboden angedeckt und erhalten eine durchgehende Vegetationsdecke aus Gräsern und Kräutern. Eine besondere Abdichtung der Regenrückhaltebecken ist nicht erforderlich, um eine Versickerung des in den Absetzbecken gereinigten Wassers zu ermöglichen. Damit können die betroffenen Vorfluter weiter entlastet werden.

Für den Havariefall ist vorgesehen, dass das Absetzbecken und das Regenrückhaltebecken durch Tauchdammrohre miteinander verbunden werden. Die Oberkante des Einlaufes dieser Rohre befindet sich 0,5 m unterhalb des Dauerstaus. Damit können Schwimmstoffe und Leichtflüssigkeiten wirkungsvoll zurückgehalten werden.

Zur geregelten Entleerung der Regenrückhaltebecken werden Auslaufbauwerke mit einer Drosselöffnung vorgesehen. Innerhalb dieser Bauwerke ist auch ein Absperrschieber zum Verschluss des Grundablasses vorgesehen. Eine Überlaufschwelle im Bauwerk stellt sicher, dass auch hier mögliche Schwimmstoffe und Leichtflüssigkeiten im Becken verbleiben.

Die Einschränkung unter Teil A Ziffer 4.1 letzter Satz des Beschlusstextes, wonach die eventuelle beschränkte Erlaubnis für notwendige Bauwasserhaltungen zeitlich befristet während der Bauzeit gesondert beim Landratsamt Lichtenfels zu beantragen ist, entspricht der Stellungnahme des Landratsamtes Lichtenfels vom 13.08.2012 Az. Abt. 3.

Soweit vom Wasserwirtschaftsamt Kronach sowie von einer Vielzahl von privaten Einwendern die Aufnahme eines allgemeinen Auflagenvorbehaltes bzw. die Aufnahme eines "Verfahrensvorbehaltes nach § 10 WHG" gefordert wurde, wird dieser Forderung nicht gefolgt bzw. diese Forderung zurückgewiesen.

Im Falle nachteiliger Wirkungen des Vorhabens sind Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG von Gesetz wegen auch nachträglich zulässig, so dass ein entsprechender Auflagenvorbehalt nicht erforderlich ist. Der Auflagenvorbehalt nach § 10 WHG alter Fassung, nunmehr geregelt in § 14 Abs. 5 WHG, regelt den Fall, dass sich im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung oder der gehobenen Erlaubnis nicht feststellen lässt, ob und in welchem Maße nachteilige Wirkungen eintreten werden; diese müssen aber zumindest plausibel dargetan sein. Solange dies nicht der Fall

ist, ist die pauschale Aufnahme eines Verfahrensvorbehaltes nicht erforderlich. Die nicht auszuschließende Möglichkeit behaupteter Nachteile begründet alleine noch keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre somit rechtswidrig.

#### 3.5.6.3.2 Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken

Der Bezirk Oberfranken – Fischereifachberatung – hat in seiner Stellungnahme vom 27.08.2012 Nr. 7438.1e-16/09 angeführt, dass der Nassanger Weiher, der u.a. einen wichtigen Produktionsteich für einen teichwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb darstellt, durch die Straßenbaumaßnahme, die selbst nicht in den Nassanger Weiher eingreift, keinesfalls beeinträchtigt werden darf.

Zu den hierzu artikulierten Forderungen und Hinweisen ist folgendes zu erwidern:

Die derzeitige Wasserversorgung des Nassanger Weihers wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht beeinträchtigt, da der Zulauf von Oberflächenwasser in den Nassanger Weiher vornehmlich aus den höher gelegenen Flächen aus östlicher Richtung erfolgt.

Durch die Dammlage der B 173 im Süden des Nassanger Weihers kann ausgeschlossen werden, dass insoweit negativ in den Wasserhaushalt des Weihers eingegriffen wird.

Belastetes Oberflächenwasser wird ebenfalls nicht in den Weiher gelangen. Das auf den Verkehrsflächen der B 173 neu anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe und Entwässerungsmulden in Behandlungsanlagen eingeleitet und dort gereinigt. Jegliche Einleitung von Straßenwasser in den Nassanger Weiher ist nicht vorgesehen. Das Entwässerungskonzept hierzu ist mit der Wasserwirtschaftsverwaltung, insbesondere dem Wasserwirtschaftsamt Kronach, abgestimmt. Das auf der straßenabgewandten Seite anfallende unbelastete Oberflächenwasser im Bereich des nördlichen Erdwalles wird am Dammfuß in einer Rasenmulde gesammelt und den bestehenden Gräben zum Nassanger Weiher zugeleitet.

Die vorgesehene Flutmulde zum Hochwasserschutz für den Ortsbereich von Trieb wird ebenso zu keinem Wasserentzug für den Nassanger Weiher führen.

Die geplante Hochwasserflutmulde für den Scheidsbach (BV-Nr. 70) reicht nicht bis zu den vorhandenen Dämmen am Nassanger Weiher. Vielmehr wird sie westlich eines Grabens angelegt, welcher auf der Westseite des Nassanger Weihers bereits besteht und der auch dazu dient, Wasser aus dem Weiher abzuleiten.

Die Baumaßnahmen zur Herstellung der B 173 neu werden auch keine Beeinträchtigung der Zuleitungen zum Nassanger Weiher von Süden her verursachen. Insofern kann nicht von einem südlichen Zuleitungsstrom zum Nassanger Weiher gesprochen werden. Eine Auswertung des digitalen Geländemodelles mit Darstellung von Höhenschichten und Fließrichtung zeigt, dass kaum Oberflächenwasser aus den südlichen Geländeflächen in den Nassanger Weiher entwässern. Das Gelände ist dort sehr flach. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil des Oberflächenwassers im Untergrund versickert. Die bestehenden Gräben im dortigen Bereich bilden heute künstliche Tiefpunkte im Gelände und leiten einen gewissen Teil in den Weiher. Unbestritten werden südliche Wassereinzugsflächen des Nassanger Weihers von der Trasse der B 173 neu abgeschnitten, allerdings in einem Maß, welches als unbedeutend beschrieben werden kann.

Auch über den beiderseits der B 173 neu vorgesehenen Erdwall mit aufgesetztem Damm ist kein Eintrag von Straßenoberflächenwasser in den Nassanger Weiher zu erwarten. Grundsätzlich wird das Oberflächenwasser auf der straßenzugewandten Seite des Erdwalles zur Straße und damit ins Entwässerungssystem der B 173 neu geleitet. Das Oberflächenwasser auf der straßenabgewandten Seite wird, sofern es nicht bereits vorher im Damm versickert, in einer Dammfußmulde gesammelt und den vorstehend genannten bestehenden Gräben zum Weiher zugeleitet. Bei einem 4 m hohen Erdwall kann allerdings ausgeschlossen werden, dass die der Straße abgewandte Rückseite des Walles mit belastetem Straßenwasser verunreinigt wird. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auf der Rückseite des Walles anfallendes Oberflächenwasser nahezu vollständig auf den Dammfächen versickert.

Des Weiteren ist vorgesehen, die straßenabgewandte Wallseite zusätzlich mit Gehölzpflanzungen zu versehen. Zudem soll durch die A/E-Fläche A4 ein naturschutzfachlicher Pufferbereich zwischen dem Nassanger Weiher und der neuen Bundesstraße 173 geschaffen werden.

Zusammenfassend sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der festgestellten Planung ausreichende Schutzvorkehrungen getroffen, damit kein straßenbelastetes Oberflächenwasser in den Nassanger Weiher gelangt. Auch ist davon auszugehen, dass die vorgesehene Flutmulde im dortigen Bereich keinen nachteiligen Einfluss auf den östlichen Parallelgraben hat. Dauerhafte Grundwasserabsenkungen im Bereich des Nassanger Weihers sind ebenfalls nicht vorgesehen.

Im Bereich des Nassanger Weihers verläuft die Trasse der B 173 neu ausschließlich in Dammlage. Bei evtl. notwendigen Baugruben und dergleichen für die in der Nähe liegenden Ingenieurbauwerke werden gegebenenfalls örtliche Absenkungen erforderlich. Diese werden jedoch in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und den zuständigen Naturschutzfachbehörden durchgeführt.

Auf Wunsch der Fischereifachberatung des Bezirk Oberfranken hat sich der Vorhabenträger bereit erklärt, in diesem Fall auch die Fischereifachberatung bzw. den Bewirtschafter des Nassanger Weihers an den Abstimmungsgesprächen zu beteiligen. Die Auflage A.4.3.5.15 trägt dieser Zusage Rechnung.

Eine Verbesserung der künftigen Zufahrtssituation zum Nassanger Weiher ist aus naturschutzfachlichen Gründen nicht angezeigt.

Die bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten zu den wichtigen nördlichen Infrastruktureinrichtungen des Nassanger Weihers bleiben durch den Bau der B 173 neu unverändert bestehen. Die erforderlichen Umwege, die durch die Unterbrechung des öffentlichen Feld- und Waldweges (Nassanger-Allee) bei Bau-km 7+800 entstehen, sind als hinnehmbar zu qualifizieren. Für eine zusätzliche Wegeanbindung aus Richtung Westen müsste die geplante Hochwassermulde des Scheidsbaches durchquert und der vorhandene Gehölzsaum im Westen entfernt werden. Im Sinne der Eingriffsminimierung ist die vorgeschlagene Errichtung einer zusätzlichen Zufahrt zum Nassanger Weiher abzulehnen.

Nachdem der Vorfluter des Nassanger Weihers durch den Bau der Retentionsfläche R1 nicht beeinträchtigt wird, waren dem Vorhabenträger hierzu keine besonderen Vorkehrungen aufzuerlegen. Bei der Retentionsraumfläche R1 handelt es sich um eine Abgrabung, die je nach Grundwasserstand mit Wasser gefüllt ist. Nebenbei dient sie noch als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche A2. Diese Fläche hat keine dauerhafte Verbindung zu einem Fließgewässer. Lediglich im Hochwasserfall wird das neu geschaffene Volumen als Schutz gegen Hochwasser des Mains und des Scheidsbaches genutzt.

Der Nassanger Weiher hat hingegen als Vorflut die nordöstlich davon gelegene Weiherkaskade, in die durch die Retentionsraumfläche R1 nicht eingegriffen wird.

Das Entstehen einer "Fischfalle" im Bereich der vorgesehenen Retentionsflächenausgleichsmaßnahme R3 und der benachbarten Altwässer ist ebenfalls nicht zu befürchten.

Eine Vernetzung der Retentionsraumfläche R3 ist über den unmittelbaren Anschluss an ein vom Wasserwirtschaftsamt Kronach vor einigen Jahren neu hergestelltes Altwasser und im Folgenden über weitere bestehende Verbindungen über einen Altarm bis zum Main künftig gegeben.

Eine Regelung über ein evtl. im Zuge der Herstellung der Retentionsflächenausgleichsmaßnahme R1 gleichzeitig mit entstehendes neues Fischereirecht war im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht (zwingend) zu treffen.

Beim Nassanger Weiher selbst handelt es sich um ein stehendes oberirdisches Gewässer i.S.d. §§ 2 Nr. 1, 3 Nr. 1 WHG, das aufgrund seiner wasserwirtschaftlichen Bedeutung den Vorschriften des BayWG unterliegt (vgl. Art. 1 Abs. 2 Nr. 2 BayWG).

Fischereiberechtigt ist gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayFiG aufgrund eines Pachtvertrages mit dem Grundstückseigentümer der derzeitige Bewirtschafter. Eine Ausweitung des Fischereirechts infolge der geplanten wasserrechtlichen Maßnahmen im Rahmen der Retentionsraumausgleichsmaßnahme R1 im Bereich des Nassanger Weihers findet nicht statt. Bei der geplanten Retentionsmaßnahme R1 handelt es sich weder um einen Wasserspeicher nach Art. 22 Abs. 2 Satz 2 BayWG, noch um die Errichtung eines sonstigen Wasserspeichers für Erholungszwecke, so dass eine Ausdehnung des Fischereirechts nach Art. 6 BayFiG ausgeschlossen ist. Eine Ausdehnung des Fischereirechts gemäß Art. 4 BayFiG ist ebenfalls ausgeschlossen, da es sich beim Nassanger Weiher um ein künstlich angelegtes, ablassbares und während der Bespannung gegen den Wechsel der Fische ständig abgesperres Gewässer handelt, unabhängig davon, ob es mit einem natürlichen Gewässer in Verbindung steht oder nicht (sog. "geschlossenes Gewässer" i.S.d. Art. 2 Nr. 1 BayFiG).

Somit steht fest, dass sich die Fischereiberechtigung am Nassanger Weiher durch die Herstellung der Retentionsflächenausgleichsmaßnahme R1 nicht automatisch mit auf diese Retentionsfläche R1 ausdehnt. Die Retentionsfläche R1 wird, wie dargelegt, keine natürliche Verbindung zu anderen Gewässern aufweisen. Die mit Grundwasser gefüllten Flachwasserzonen können zwar einen geeigneten Lebensraum für Fische darstellen und somit wird gemäß Art. 3 Satz 1 BayFiG dem Eigentümer der Retentionsraumfläche R1 wohl eine neue eigene Fischereiberechtigung kraft Grundeigentums zustehen. Eigentümer dieser Fläche wird gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis zu diesem Planfeststellungsverfahren jedoch die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) werden. Diese wird von einem Aneignungsrecht keinen Gebrauch machen, da den Schutzziele der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie Priorität eingeräumt wird. Insbesondere stehen prioritäre naturschutzfachliche Auflagen (z.B. Betretungsverbote), wie sie im Bauwerksverzeichnis geregelt sind, dem Ausüben des Fischereirechts entgegen.

In dem von der Fischereifachberatung vorgelegten Rechtsgutachten von Rechtsanwalt Horst Müller vom Juni 2012 ist unter u.a. auf Seite 28 unter Teil III Ziffer 3 auch festgehalten, dass die öffentlichen Belange des Biotopschutzes und der Schutz der Natura 2000-Gebiete der Ausübung des Fischereirechtes im Einzelfall vorgehen kann. Nachdem die Bundesstraßenverwaltung Eigentümer und damit auch dauernd Unterhaltungsverpflichteter der Retentionsfläche R1 werden wird, dürften sich hinsichtlich der Ausübung eines tatsächlich entstehenden Fischereirechtes künftig keine Konfliktpunkte ergeben.

### 3.5.6.3.3 Landwirtschaftliche Fachbehörden und -verbände sowie einzelne Landwirte

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde sowohl von den landwirtschaftlichen Fachbehörden und -verbänden sowie von mehreren Landwirten oder auch von anderen Grundstücks- bzw. Hauseigentümern die Befürchtung geäußert, dass es durch das Straßenbauvorhaben und die damit verbundenen teilweise hohen Damm- bzw. tiefen Einschnittsbereiche zu nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasserregime, sei es durch Absinken der Wasserstände verbunden mit Trockenschäden an landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. mit Trockenfallen von bestehenden Brunnenanlagen oder auch durch Änderungen der Stauwasserhorizonte kommen werde. Aufgrund dieser Befürchtungen wurde in den meisten Fällen ein hydrogeologisches Beweissicherungsverfahren gefordert.

Das Staatl. Bauamt Bamberg hat vergleichbare Einwendungen, die in gleichlautender bzw. ähnlicher Form bereits im zwischenzeitlich eingestellten Planfeststellungsverfahren aus dem Jahre 2009 erhoben wurden, zum Anlass genommen, die TÜV Rheinland LGA-Bautechnik GmbH mit der Erstellung eines hydrogeologischen Gutachtens für den Bereich des Planfeststellungsabschnittes der B 173 neu, insbesondere für den in größeren Einschnittslagen geführten Trassenbereich südlich von Hochstadt a.Main zu beauftragen.

In diesem Gutachten vom 03.08.2011 werden die hydrogeologischen Gegebenheiten im Umfeld der Trasse beschrieben, unter besonderer Berücksichtigung der neu erstellten sieben Grundwassermessstellen, wobei die Grundwassermessstellen zwei und sechs jeweils zweigeteilt sind und hier zusätzlich die "Stauwasserstände" erfassen und den an diesen durchgeführten Grundwasserstandsmessungen. Auf dieser Grundlage wird auch auf die erhobenen hydrogeologischen Einwendungen eingegangen. Hierbei wurde insbesondere der Frage nachgegangen, ob bzw. inwieweit durch den Einschnitt der Trasse in das bestehende Gelände grundwasserführende Schichten betroffen werden und ob es dadurch zu nachteiligen Veränderungen kommen kann.

Nachdem sich die bauliche Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens in diesem Planfeststellungsverfahren weitgehend mit der baulichen Ausgestaltung dieses Projektes aus dem Jahr 2009 deckt, können die fachlichen Feststellungen des beauftragten Gutachters aus hydrogeologischer Sicht auch auf dieses Planfeststellungsverfahren übertragen werden.

Die Wasserstände an den sieben eingerichteten Grundwassermessstellen werden seit Ende Februar 2011 regelmäßig erfasst und dokumentiert.

Nach dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin wurde dieses Messstellennetz (u.a. auch aufgrund einer Forderung eines Einwenders P 046) um zwei weitere Grundwassermessstellen GWM8 und GWM9 im

Bereich einer Quelle auf dem Grundstück Fl.Nr. 271 der Gemarkung Hochstadt und im Bereich des Schulweihers/Feuerlöschteich im Ortsbereich von Hochstadt erweitert und deren Wasserstände seit dem Jahr 2014 auch regelmäßig erfasst und dokumentiert.

Die Auswertung der seitdem vorgenommenen Messungen zeigt, dass im Bereich der Mainaue und der dortigen Kiesabbauflächen im Bereich Trieb etwaige Beeinflussungen des Grundwasserleiters durch die Trasse der B 173 neu als gering einzustufen sind. Die dortige Grundwassermessstelle GWM1 im Grundwasseraufschluss ist für Beweissicherungszwecke ausreichend.

Im Einschnittsbereich von Bau-km 8+000 bis Bau-km 10+200 (GWM2 bis 4) ist allenfalls mit geringen örtlichen Veränderungen in Bezug auf das Grundwasser zu rechnen, etwa in der Weise, dass entlang des Einschnittes das oberflächennahe Stauwasser abfließen kann (welches ansonsten bisher teilweise in Felddrainagen gefasst wurde), oder dass einzelne wasserführende Sandstein- oder Kalksteinschichten angeschnitten werden und entwässern. Ein größeres zusammenhängendes Grundwasserstockwerk ist hier bis unterhalb der Höhenlage der geplanten Trasse nicht festgestellt worden.

In dem lokal bis über 10 m tiefen Einschnittsbereich von Bau-km 10+200 bis Bau-km 10+800 (erfasst durch die GWM5 und 6) liegt das Grundwasserniveau immer noch unterhalb des künftigen Trassenniveaus (abgesehen von geringem, oberflächennahem Stauwasser bei der GWM6a).

Trotz des tiefen Einschnittes ist hier nicht damit zu rechnen, dass durch die Trasse der B 173 neu ein vorhandener Grundwasserleiter beeinträchtigt wird. Der oberflächennahe Stauwasser-Horizont wird allerdings durch den Straßeneinschnitt entwässert.

Der nachfolgende Einschnittsbereich zwischen Bau-km 10+800 bis Bau-km 11+500 wird durch die GWM7 erfasst. Ein etwaiger Grundwasserspiegel liegt im dortigen Bereich deutlich tiefer als die Trassengradiente der B 173 neu. Durch den Trasseneinschnitt sind hier überhaupt keine Änderungen am Grundwasserstock zu erwarten.

Der Gutachter führt weiter aus, dass derzeit im Bereich von Bau-km 8+700 bis ca. Bau-km 10+100 zahlreiche Drainagen in den landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, die ein deutliches Indiz dafür sind, dass die Böden im dortigen Bereich überwiegend zu Staunässe neigen. Diesbezüglich wird der künftige Einschnitt der B 173-Trasse wie ein tiefer Entwässerungsgraben wirken, der das nach Norden hin abfallende Gelände in Ost-West-Richtung quert. Die Auswirkungen des Trasseneinschnittes auf die landwirtschaftlichen Nutzungen im Gebiet südlich von Hochstadt sind insofern positiv zu bewerten, da dadurch die durch die Felddrainagen bezweckte Entwässerung der Staunässe der dortigen Tonböden sogar noch unterstützt wird.



Was die an die großen Einschnittsbereiche der B 173 neu angrenzende Bausubstanz am Südrand von Hochstadt bzw. am Nordrand von Wolfsloch betrifft, hat das hydrogeologische Gutachten weiter ausgeführt, dass durch den geplanten Trasseneinschnitt lediglich lokal der oberflächennahe Stauwasserhorizont angeschnitten und entwässert wird. Hierdurch wird die hydraulische Situation insbesondere im hangseitigen Gelände verändert. Auswirkungen auf die bestehende Bausubstanz sind allerdings nur dann zu erwarten, wenn die Bebauung im Einflussbereich der entwässernden Wirkung liegt und der Baugrund empfindlich auf Wasserentzug reagiert. Daher sind am Nordrand von Wolfsloch Auswirkungen auf Gebäude, die mit der Fundierung in wasserempfindliche Tone einbinden, die auf Wasserentzug reagieren (Möglichkeit von Schrumpfsetzungen), nicht auszuschließen. Hier wird die Durchführung entsprechender bautechnischer Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Baumaßnahme empfohlen.

Negative Auswirkungen hinsichtlich der Standsicherheit oder der Vernässung von Gebäuden am Südrand von Hochstadt (Abstand vom Rand des Einschnitts >150 m) sind hingegen nicht zu erwarten.

Der Gutachter stellt weiter fest, dass sich im Baufeld der B 173 neu im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 271 der Gemarkung Hochstadt (Eigentümer: Einwender P 003) eine Quelle in einem Vernässungsbereich befindet, aus dem ein zeitweise wasserführender Graben abfließt. Der Quellgraben hat eine geringe Schüttung und versiegt in trockenen Monaten auch einmal ganz. Der Gutachter empfiehlt hierzu, diese Quelle zu fassen und eine geeignete Ableitung (wie im derzeitigen Bestand) zu installieren. Dies diene in erster Linie auch der langfristigen Stabilität des Straßenunterbaus der B 173 neu, indem damit eine potentielle Vernässungsursache gefasst und gesichert wird. Die Auflage unter A.4.3.5.16 trägt diesem Umstand Rechnung und berücksichtigt gleichzeitig auch eine Forderung des privaten Einwenders P 003.

Im Gutachten wird abschließend zusammenfassend festgestellt, dass im Bereich des Trasseneinschnitts der B 173 neu kein zusammenhängendes, ergiebigeres Grundwasserstockwerk vorhanden ist. Durch die Trasse ist allerdings örtlich mit der Entwässerung von oberflächennahen Stauwasserhorizonten zu rechnen, verbunden mit einer lokalen Verminderung der Staunässe auf den angrenzenden Feldern. Es ist nicht auszuschließen, dass die Entwässerung oberflächennaher Stauhorizonte zu Schrumpfsetzungen des Baugrundes am Nordrand von Wolfsloch führen kann. Hier wird daher die Durchführung von bautechnischen Beweissicherungsmaßnahmen an der ersten Häuserreihe am Nordrand von Wolfsloch empfohlen. Mit negativen Auswirkungen auf die Bebauung am Südrand von Hochstadt durch den Bau des Trasseneinschnittes ist allerdings nicht zu rechnen, denn es ist davon auszugehen, dass der Wasserspiegel der auslaufenden Schicht nur auf wenigen Metern vor dem Austritt abgesenkt wird, was in der Folge allenfalls zu einem Austrocknen der umgebenden

Böden, allerdings nur innerhalb des Böschungsbereiches, führen kann und nicht in die angrenzenden - privaten - Flächen hinausreicht.

Es wird weiter empfohlen, die bereits seit einiger Zeit durchgeführte Messung der Grundwasserstände in den eingerichteten Grundwassermessstellen fortzusetzen und zusätzlich in den Betriebs- und Privatbrunnen im Umkreis der Trasse ein Beweissicherungsprogramm durchzuführen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse und der Empfehlungen des hydrogeologischen Gutachtens und der im Anhörungsverfahren von einer Vielzahl von Beteiligten erhobenen Einwendungen hat sich das Staatl. Bauamt Bamberg bereit erklärt, den angesprochenen Empfehlungen zu folgen, das bereits laufende Messprogramm an den niedergebrachten Grundwassermessstellen fortzusetzen und die angeregten Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Mit Aufnahme der Nebenbestimmung unter Teil A Ziffer 4.3.6 wurden die zugesagten Beweissicherungsmaßnahmen als Verpflichtungen des Vorhabenträgers in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Grundsätzlich ist nach der Begutachtung des Bauvorhabens aus hydrogeologischer Sicht davon auszugehen, dass es weder zum Absinken des Grundwasserspiegels noch zu nachteiligen Auswirkungen auf die Standsicherheit von Gebäuden bzw. zum Versiegen privater Brunnenanlagen kommen wird.

Die geltend gemachten Nachteile sind daher höchstwahrscheinlich nicht zu erwarten. Sollten derartige Nachteile dennoch auftreten, so würde es sich um unvorhersehbare Auswirkungen handeln, denen dann mit nachträglichen Maßnahmen entgegengewirkt werden müsste oder die dann vom Vorhabenträger entsprechend entschädigt werden müssten. Für diesen Fall bieten die vorgenommenen Beweissicherungsmaßnahmen anhand des dadurch möglichen Vorher-Nachher-Vergleiches eine objektive Grundlage dafür, den entstandenen Schaden nachzuweisen. Eine allgemeine "Beweislastumkehr" zu Lasten des Vorhabenträgers, verbunden mit einer damit einhergehenden Abkehr vom Kausalitätsprinzip, was bedeutet, dass ein Geschädigter die Ursache eines -an und für sich unwahrscheinlichen-Schadenseintrittes zu belegen hat, war im vorliegenden Fall nicht möglich.

Was die Beweissicherungsmaßnahmen für die von verschiedenen Einwendern genutzten Brauchwasserbrunnen betrifft, ist zunächst festzuhalten, dass ein rechtlicher Schutz gegen die von den Einwendern befürchteten nachteiligen Auswirkungen ohnehin aus nachbarrechtlicher Sicht nur schwach ausgeprägt ist.

Auch das öffentliche Wasserrecht vermittelt über die §§ 8 und 9 WHG sowie § 25 WHG i.V.m. Art. 18 BayWG bzw. § 46 WHG i.V.m. Art. 29 BayWG nur

eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil sowohl das Oberflächenwasser als auch das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießen (§ 4 Abs. 2 WHG).

Auch erlaubnisfreie Benutzungen (z.B. § 25 WHG und § 46 WHG) vermitteln kein Recht auf Zufluss bzw. Entnahme von Wasser bestimmter Menge und Güte.

Das Straßenbauvorhaben nimmt die wasserwirtschaftlich vertretbare Rücksicht auf die bestehenden Grundwasserverhältnisse. Mit erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken ist danach nicht zu rechnen. Dies wird durch das eingeholte hydrogeologische Gutachten der TÜV Rheinland LGA Bauttechnik GmbH vom 03.08.2011 auch bestätigt.

Der Forderung, dass an das Bauvorhaben angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen nicht durch überschüssiges Oberflächenwasser beeinträchtigt werden dürfen, trägt die Planung bereits in ihrer vorgesehenen Ausführungsweise Rechnung.

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.6.2 dargestellt, wird das auf den Verkehrsflächen der B 173 anfallende Oberflächenwasser gesammelt und vor Einleitung in den jeweiligen Vorfluter in Absetzbecken gereinigt. Im Bereich von Dammlagen kann das auf den Böschungen anfallende Wasser versickern. Zur Vermeidung von Vernässungen werden zusätzlich am Dammfuß Rasenmulden vorgesehen. Dort kann das Wasser, falls die Untergrundverhältnisse es zulassen, über die belebte Bodenzone ebenfalls versickern. Diese Dammfußmulden werden darüber hinaus so entwässert, dass Oberflächenwasser die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen nicht negativ beeinträchtigt.

Dies gilt auch für evtl. Straßenabwasser, das im Winter aufgrund von Streusalzeinsatz salzhaltig ist. Dieses Abwasser wird ebenfalls vollständig durch das vorgesehene Straßenentwässerungssystem abgeleitet und gelangt dadurch nicht auf benachbarte landwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzte Grundstücke. Nachteilige Auswirkungen oder Schäden an diesen landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzflächen sind daher nicht zu erwarten. Dies gilt gleichermaßen auch für die Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrsabgase und/oder verfrachtete Streusalzeinträge durch Sprühnebel oder abtreibende Gischt. Zu letzteren Gesichtspunkten wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C.3.5.4.2 und C.3.5.4.3 verwiesen.

Sollte -wider Erwarten- dennoch ein vermeintlicher Schaden (z.B. Salzscha den usw.) durch den Betrieb der vom Staatl. Bauamt Bamberg verwalteten Straße entstehen und von einem Betroffenen beim Straßenbaulastträger geltend gemacht werden, wird dieser vom Straßenbaulastträger geprüft und ggf. entschädigt, denn es handelt sich dann um unvorhersehbare Auswirkungen des Vorhabens.

Bezüglich des im Rahmen des Gemeingebrauchs erlaubnisfrei genutzten Gießwassers besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf Zuleitung einer bestimmten Menge von Regenwasser, geschweige denn auf unbelastetes Regenwasser.

Insoweit werden die diesbezüglichen Einwendungen der betroffenen Gartenbaubetriebe (Einwender P 045 und P 080) in diesem Verfahren als unbegründet zurückgewiesen. Die Befürchtung einer künftigen größeren Hochwassergefährdung im Bereich in und nördlich von Trieb durch die Führung der B 173 neu nördlich von Trieb in Dammlage ist ebenfalls unbegründet.

Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.6.1 Bezug genommen.

Die Hochwassersituation in und nördlich von Trieb wurde in der Planunterlage 13.4 der Planfeststellungsunterlagen erschöpfend untersucht.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sich durch den Bau der B 173 neu keine relevanten negativen Auswirkungen auf die  $HQ_{100}$ -Situation des Mains ergeben. Durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen können die Betroffenheiten durch das  $HQ_{100}$  des Scheidsbaches nicht nur ausgeglichen werden, vielmehr ergibt sich insgesamt eine wesentliche Verbesserung des Hochwasserschutzes der Bebauung von Trieb gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Weitere ergänzende Hochwasserschutzmaßnahmen, wie die von vielen Einwendern geforderte Anlage eines weiteren Regenrückhaltebeckens südöstlich von Trieb, sind nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der B 173 neu. Der Straßenbaulastträger ist nur verpflichtet, seine - durch die Straßenbaumaßnahme ausgelösten - Eingriffe im gebotenen Maß zu kompensieren. Diese Kompensation ist im vorliegenden Verfahren auch erfolgt.

Die in Planunterlage 13.4 enthaltene Untersuchung der Hochwassersituation von Trieb berücksichtigt neben der angenommenen  $HQ_{100}$ -Situation auch den Planfall und somit auch die geplante Flutmulde bei Trieb.

Auf Forderung der Wasserwirtschaftsverwaltung muss der Retentionsraumverlust im Bereich des Maines auch im faktischen Überschwemmungsgebiet des Maines ausgeglichen werden. Somit kann die von verschiedenen Einwendern aus Trieb erhobene Forderung, die Retentionsraumfläche außerhalb des Ortsbereiches (in den sog. Auenwald) zu legen, nicht nachgekommen werden. Zudem galt es im vorliegenden Fall zu beachten, dass nicht der Retentionsraumverlust des Scheidsbaches (Größenordnung rd. 1.600 m<sup>3</sup>), sondern der Retentionsraumverlust beim Main

(Größenordnung rd. 125.000 m<sup>3</sup>) die maßgebliche Größe für die Retentionsraumausgleichs-maßnahme R1 ist.

Auch in den übrigen Bereichen des Trassenverlaufes der B 173 neu ergibt sich durch die Verwirklichung der Baumaßnahme keine Verschlechterung der bestehenden Hochwassersituation, so insbesondere auch nicht für den Ortsbereich von Horb des Marktes Marktzeuln.

#### 3.5.6.3.4 Einzelne private Einwender

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.6.3.3 ausgeführt, ergibt sich hinsichtlich der Ortsbereiches von Trieb gegenüber dem jetzigen Zustand künftig sogar eine Verbesserung der Hochwassersituation, so z.B. auch für die Grundstücke Fl.Nrn. 474 und 484 der Gemarkung Trieb sowie für das Wohngrundstück Fl.Nr. 118 der Gemarkung Trieb des Einwenders P 090. Die insbesondere von Bürgern aus Trieb diesbezüglich erhobenen Einwendungen und Bedenken werden als unbegründet zurückgewiesen.

Der Scheidsbach liegt bei Trieb nicht im Flora-Fauna-Habitat-Gebiet "Maintal von Theisau bis Lichtenfels". Die Auswirkungen von Dosierbauwerk - BV-Nr. 71 -, Damm- und Flutmulde auf Vegetation und Tierwelt wurden geprüft, der Eingriff ermittelt und geeignete Ausgleichsmaßnahmen geplant. Das Dosierbauwerk erhält zudem die Durchgängigkeit für im Wasser lebende Tiere.

Im Scheidsbach verbleibt auch nach dem Bau der B 173 neu inklusiv der Errichtung der Retentionsraumkompensationsmaßnahmen ein Normalwasserstand. Das Dosierbauwerk greift nur bei einer Hochwassersituation ein, belässt den Normalwasserstand von bis zu 2 m<sup>3</sup>/s im Scheidsbach und führt den Rest des Hochwassers (ca. 12,5 m<sup>3</sup>/s) in die Hochwasserflutmulde in Richtung Norden ab.

Somit ergeben sich keine – durch den Bau der B 173 bedingten – Änderungen an der Löschwassersituation außerhalb eines Hochwasserereignisses. Während eines Hochwasserereignisses wird der Ort Trieb durch das geplante Ableiten des überschüssigen Hochwassers entlastet und damit vor Überschwemmungen geschützt.

Der Vorhabenträger/Straßenbaulastträger der B 173 neu ist für die Einrichtung von neuen Löschwasserentnahmestellen im Ort Trieb allerdings nicht zuständig. Hier müssen die Sicherheitsbehörden tätig werden. Deshalb wird der Bau und der Unterhalt derartiger Bauwerke zu Lasten der Straßenbauverwaltung abgelehnt.

In den Scheidsbach sind drei neue Einleitungsstellen von Straßenabwässern vorgesehen. Westlich von Trieb wird der Entwässerungsabschnitt 2 an der Einleitungsstelle E3 und der Entwässerungsabschnitt 7 an der

Einleitungsstelle E2 in den Scheidsbach eingeleitet. Östlich von Trieb ist an der Einleitungsstelle E7 der Entwässerungsabschnitt 11 an den Scheidsbach angeschlossen.

Im Bereich von Trieb ist eine Änderung der Wassermengenzuleitung in den Scheidsbach für die Einleitungsstelle E7 vorgesehen. Bisher wird an dieser Stelle das gesammelte Oberflächenwasser der B 173 alt zwischen Trieb und dem vorhandenen Hochpunkt der Straße westlich von Hochstadt eingeleitet. Die Länge dieses Entwässerungsabschnittes beträgt ca. 1,6 km.

Durch die geplante B 173 neu wird die Trasse der vorhandenen Bundesstraße zwischen Trieb und Hochstadt unterbrochen und das Entwässerungssystem den neuen Gegebenheiten angepasst. Der östliche Entwässerungsabschnitt (ca. 0,97 km), zwischen der B 173 neu und dem vorhandenen Hochpunkt, entwässert nun nicht mehr in den Scheidsbach, sondern über das Absetz- und Regenrückhaltebecken 8-1 in einen Graben in Richtung Nassanger. Der westliche Entwässerungsabschnitt (ca. 0,7 km), zwischen Scheidsbach und B 173 neu, entwässert wie bisher in den Scheidsbach. Allerdings wird vor der Einleitung in den Vorfluter das neue Absetz- und Regenrückhaltebecken 7-2 angeordnet. Hier erfolgt eine Reinigung und Zwischenspeicherung der anfallenden Wassermengen. Über ein Schachtbauwerk erfolgt die gedrosselte Einleitung (7 l/s) in den Scheidsbach.

Mit diesen Maßnahmen wird die Wasserqualität im Scheidsbach positiv beeinflusst und die Spitzen der zufließenden Wassermengen begrenzt.

Die entsprechenden hydraulischen Nachweise und Leistungsfähigkeitsnachweise wurden in der Planunterlage 13.1-3 der Planfeststellungsunterlagen erbracht. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat dem Entwässerungskonzept mit seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 17.07.2012 zugestimmt. Weitere Prüfungen sind diesbezüglich nicht geboten.

Der Bau der Flutmulde BV-Nr. 70 sowie des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 7-2 gemäß BV-Nr. 81 verursacht nur kurzzeitig durch den Einsatz von Baumaschinen Lärm. Anschließend entsteht hieraus kein weiterer Lärm, außer bei der Mahd der Wiesenflächen der Flutmulde und der Wartung des Absetz- und Rückhaltebeckens. Es treten hierdurch keine nachteiligen Auswirkungen auf Tiere auf, insbesondere auch nicht auf Frösche und Kröten.

Die Flutmulde BV-Nr. 70 ist eine Wiesenmulde, die nur bei einem Hochwasserereignis mit Wasser gefüllt ist, so dass hier kein dauerhaft stehendes Gewässer entsteht. Das Absetzbecken 7-2 gemäß BV-Nr. 81 ist mit einer Wasserfläche von ca. 250 m<sup>2</sup> geplant, während der naheliegende Nassanger Weiher eine Wasserfläche von ca. 4,5 ha sowie ca. 4,5 ha Schilfflächen aufweist. Das Rückhaltebecken 7-2 dient während Regenfällen dem zeitweisen Rückhalt mit gedrosselter Ableitung des Wassers, so dass

kein dauerhafter Wasserpegel vorhanden ist. Zusammenfassend wird aufgrund von Flutmulde und Absetz-/ Rückhaltebecken 7-2 von keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Menschen im dortigen Bereich ausgegangen.

Eine hinreichend verfestigte Planung seitens der Stadt Lichtenfels hinsichtlich einer baulichen Entwicklung des Ortsteiles Trieb in Richtung des dortigen Hochwasserdammes ist nicht bekannt. Der gültige Flächennutzungsplan für den Ortsteil Trieb weist die Flächen nördlich von Trieb jedenfalls nicht als Baufläche aus. Gleichwohl können potenzielle Siedlungsgebiete im Planungsverfahren nur dann berücksichtigt werden, wenn die Siedlungsplanung hinreichend verfestigt ist (vgl. BVerwG, BayBl. 1998, 472). Eine derartige Verfestigung würde zumindest die Aufstellung eines Änderungsbeschlusses zum Flächennutzungsplan voraussetzen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde gemäß Art. 28 Abs. 2 GG ist mithin im vorliegenden Fall nicht tangiert.

Im Übrigen ist noch darauf hinzuweisen, dass die vorgesehene Hochwasserflutmulde grundsätzlich nicht dauerhaft Wasser führt. Nur bei entsprechenden Hochwasserereignissen des Scheidsbaches "springt diese Flutmulde an" und leitet das Hochwasser dann geordnet in die Flächen des Retentionsraumbereiches R1. Aufgrund der baulichen Ausgestaltung dieser Entwässerungseinrichtungen ist eine Vernässung angrenzender Flurstücke nicht zu erwarten.

Die Hochwasserflutmulde und der Retentionsraumausgleich R1 wurden in den entsprechenden hydraulischen Modellen berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in der Planunterlage 13.4 erschöpfend beschrieben. Das Retentionsraumausgleichskonzept wurde ebenso eng mit der Wasserwirtschaftsverwaltung abgestimmt. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat diesem Ausgleichskonzept in seiner Stellungnahme vom 17.07.2012 zugestimmt.

Für die Retentionsraumausgleichsmaßnahme R1 ist ein Bodenabtrag mit variablen Tiefen vorgesehen. Eine vorherige Ausbeutung des Kiesvorkommens steht im Gegensatz zur geplanten Entwicklung des Areals zu einem Feuchtkomplex mit Flachwasserbereichen, Feuchstauden, Schilf und abschirmender Gehölzpflanzung. Diese Maßnahmen dienen u.a. als Standortvoraussetzung für die Rohrweihe.

Zusammenfassend ist nochmals festzustellen, dass der Vorhabenträger des Baus der B 173 neu lediglich dazu verpflichtet ist, die Eingriffe in die Hochwassersituation durch den Straßenneubau auszugleichen. Dies wird mit den eingeplanten Kompensationsmaßnahmen auch erreicht. Weitere geforderte Hochwasserfreilegungsmaßnahmen in Trieb oder in Obersdorf liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Lichtenfels und sind demnach nicht Aufgabe des Vorhabenträgers der B 173 neu.

Die Hochwasserflutmulde BV-Nr. 70 ist mit flachen Böschungen von 1 : 3 bzw. 1 : 5 geplant. Auch besitzt sie lediglich eine Tiefe von 0,7 bis 1,4 m unter Geländeoberkante. Absturzsicherungen sind jedoch nur bei senkrechten Tiefenabstürzen erforderlich. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko beim Abrutschen in einer Flachböschung mit Rasen liegt bei der Flutmulde somit nicht vor. Ausstiegshilfen sind gemäß Nr. 12.2 der RAS-Ew bei derartig flachen Böschungen nicht erforderlich. Zudem ist zu beachten, dass die Flutmulde nicht dauerhaft mit Wasser gefüllt ist. Auch bei Hochwasserereignissen des Scheidsbaches wird sich diese Flutmulde nur langsam füllen. Damit haben Fußgänger im Aufenthaltsbereich ausreichend Zeit, sich vor einem anbahnenden Hochwasserereignis in Sicherheit zu bringen.

### 3.5.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Durch den planfestgestellten vierstreifigen Ausbau der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz unter gleichzeitiger Verlegung dieser Straße aus den bisherigen Ortsdurchfahrten von Trieb und Hochstadt heraus auf eine neue ortsdurchfahrtsfreie Verlegungsstrecke in der freien Landschaft beansprucht das Vorhaben nahezu zwangsläufig fast ausschließlich Flächen, die bisher zum überwiegenden Teil landwirtschaftlich und zum Teil auch gewerblich (als Kiesabbauflächen) genutzt werden.

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

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass die Verlegung einer bestehenden Bundesstraße unter Ausschaltung der bisher bestehenden Ortsdurchfahrten 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 forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, 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 somit auch bei der planfestgestellten Trassenführung jeweils ein Rest beeinträchtigter Belange sowohl auf Seiten der Land- und Forstwirtschaft als auch auf Seiten des Naturschutzes.

Demgemäß werden 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.



Die Neubaustrecke der B 173 beansprucht landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von rund 43,4 ha. Zudem kommt es durch die Trassenführung zu An- und Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind mit dem RQ21 im Hinblick auf die Verkehrsprognose, insbesondere dem prognostizierten Güter- und Schwerverkehrsanteil, erforderlich. Mit der Wahl des Mindestquerschnitts RQ21 und der Neigung der Einschnitts- und Dammböschungen mit 1 : 1,5 wurde die Flächenbeanspruchung weitmöglich gemindert.

Bei Bau-km 8+000 wird die Trasse der B 173 alt samt begleitender öffentlicher Feld- und Waldwege, soweit sie nicht mehr benötigt oder verlegt werden, beiderseits der Trasse zurückgebaut und der bisherige Geländeeinschnitt aufgefüllt und rekultiviert. Eine anschließende landwirtschaftliche Nutzung ist damit wieder möglich.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft durch die Trassenführung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Die Hochwasserretentionsräume von Main und Scheidsbach werden – wie bereits unter C.3.5.6 ausgeführt – durch den Neubau der B 173 verkleinert und machen einen Ausgleich an anderer Stelle unumgänglich. Für die Sicherheit des Menschen und seiner materiellen Güter ist der Retentionsraumausgleich notwendig. Im Rahmen der Optimierung der Planung wurde auch das bisherige Retentionsraumkonzept überarbeitet, mit der Folge, dass eine weitere ursprünglich vorgesehene Retentionsraumausgleichsfläche östlich von Bau-km 11+600 entfallen konnte. Auf nunmehr sechs Flächen wird Retentionsraum neu geschaffen (R1 bis R6 – s. hierzu Teil C.3.5.6). Hierfür werden allein ca. 11 ha landwirtschaftliche Nutzfläche beansprucht. Diese Flächen dienen allerdings in Doppelfunktion auch als naturschutzfachlich erforderliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen, so dass auf eine gesonderte zusätzliche Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen verzichtet werden konnte.

Eine weitere Minderung der Eingriffe durch die Retentionsraumausgleichsmaßnahmen in die Belange der Landwirtschaft ist aufgrund der vorrangigen Sicherung des Hochwasserschutzes nicht möglich.

Bei der Aufstellung des neuen naturschutzfachlichen Kompensationskonzepts (Ausgleich bzw. Ersatz) wurden sich aufdrängende Konflikte mit der Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG geprüft. Auch mit der Nutzung der vorstehend genannten Retentionsraumausgleichsmaßnahmen als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen wurde auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht genommen.

So werden z.B. rund 2,8 ha von bisher versiegelten Straßen- und Wegeflächen entsiegelt und auf den Kompensationsbedarf angerechnet (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG, s. Planunterlage 12.1 Anhang 1).

Weiter ist auf über 21,5 ha der Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen eine weitere extensive Bewirtschaftung geplant, so dass diese Flächen nicht ganz aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen werden (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). Auf über 1 ha sind Pflegemaßnahmen eines vorhandenen Vegetationsbestands vorgesehen.

Zusammenfassend werden gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen rund 33,5 ha landwirtschaftlicher Nutzflächen benötigt, wovon künftig 21,5 ha weiter extensiv bewirtschaftet werden sollen. Damit werden lediglich ca. 12 ha der Landwirtschaft dauerhaft entzogen, wovon ca. 11 ha für die oben genannten Retentionsraumausgleichsmaßnahmen und ca. 1 ha als Waldflächen erforderlich sind.

Eine weitere Minderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ist gemäß den genannten Erfordernissen nicht möglich. Der Vorhabenträger hat weitest möglich landwirtschaftliche Flächen in seinem Eigentum bzw. im Eigentum der öffentlichen Hand für Retentionsraumausgleichsmaßnahmen sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt (über 20 ha).

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft zwar noch durch weitere unmittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und teilweise Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch 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 Verlegungsstrecke der B 173 neu auf der Grundlage der Planvariante Süd (s. hierzu auch oben unter Teil C.3.5.2 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.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Ersatzwegen und höhenfreien Kreuzungen im Zuge der B 173 neu den neuen Verhältnissen angepasst.

Darüber hinaus bleibt die bestehende B 173 weitestgehend erhalten, so dass künftig der langsame, nicht kraftfahrstraßentaugliche Verkehr weiterhin die B 173 alt benutzen kann. Des Weiteren werden vom bisherigen untergeordneten Straßennetz rund 9 km Streckenlänge wieder neu angeschlossen bzw. verlegt. Eine Aufstellung dieser anzupassenden Straßenteilstücke ist unter Ziff. 1.2 von Planunterlage 1 enthalten.

Weiter werden im Zuge der Gesamtmaßnahme rund 6,4 km öffentliche Feld- und Waldwege neu angelegt. Diese Wege sind im Einzelnen unter Ziff. 4.3.10 der des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) beschrieben.

Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft wurde, wie beschrieben, weitest möglich vermieden oder reduziert. Die verbleibende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist deshalb unvermeidbar. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das Bauvorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass dies nachteilige Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Raum auslösen könnte, sind nicht erkennbar.

Im Anhörungsverfahren wurde zwar von mehreren betroffenen Landwirten geltend gemacht, dass die vorhabenbedingte Inanspruchnahme bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen zu einer Existenzgefährdung führen werde; eine Überprüfung dieses Vorbringens durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass letztlich bei zwei landwirtschaftlichen Betrieben eine Existenzgefährdung angenommen werden muss. Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass es im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gelingen wird, das tatsächliche Eintreten einer Existenzgefährdung (z.B. durch die Bereitstellung von Ersatzland bzw. die Verminderung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen z.B. durch Umwege) abzuwenden.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt daher die Überzeugung, dass die dargestellten zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses, die für die Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens sprechen, so gewichtig sind, dass dafür ggf. auch die tatsächliche Existenzvernichtung der beiden betroffenen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe in Kauf genommen werden muss.

Diese beiden Betriebe müssten daher in letzter Konsequenz durch den Vorhabenträger insgesamt abgelöst werden, sofern die Ersatzlandbeschaffung nicht gelingt.

Doch selbst für diesen – unwahrscheinlichen und nach Dafürhalten der Planfeststellungsbehörde voraussichtlich nicht eintretenden – Fall wird die landwirtschaftliche Struktur im betroffenen Gebiet nicht unzumutbar beeinträchtigt, da der Vorhabenträger die verbleibenden – nicht durch das Vorhaben beanspruchten – landwirtschaftlichen Nutzflächen des abgelösten Betriebes wiederum als Ersatz- oder Tauschflächen für andere betroffene Landwirte zur Verfügung stellen könnte und diese Flächen somit weiter in einer landwirtschaftlichen Nutzung verbleiben würden.

#### 3.5.7.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A.3.5.1 bis 3.5.11 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.

Da hierzu auch die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen gehört (Auflagen A.3.5.3 und A.3.5.4), sind nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht zu erwarten. Die Durchführung eines Meliorationsprojektes und damit die Verbesserung des derzeitigen Zustandes dieser landwirtschaftlichen Flächen ist hingegen nicht Aufgabe des Vorhabenträgers und kann daher von ihm auch nicht gefordert werden.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wieder hergestellt 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.

Die im Einzelnen vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen des untergeordneten Wegenetzes sind – wie bereits vorstehend unter C.3.5.7 ausgeführt - unter Ziff. 4.3.10 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) zusammenfassend dargestellt. Die Einzelheiten ergeben sich jeweils aus dem Bauwerkverzeichnis (Planunterlage 7.2) sowie aus den festgestellten Bauwerkslageplänen (Planunterlage 7.1 Blatt 1 bis 6).

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurde das vorgesehene landwirtschaftliche Wegenetz von vielen Landwirten und auch vom Bayerischen Bauernverband als nicht ausreichend erachtet und es wurden zahlreiche Änderungen, Verbesserungen und Erweiterungen gefordert.

Obwohl das in der Planung vorgesehene Ersatzwegenetz grundsätzlich als ausreichend zu qualifizieren ist, hat sich das Staatl. Bauamt Bamberg aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen drei verschiedene Ergänzungen bzw. Änderungen am bisher geplanten Wegenetz vorzusehen. Dabei handelt es sich um die in den Auflagen A.3.5.12 bis A.3.5.14 beschriebenen Änderungen. Obwohl diese Wegeergänzungen zur Gewährleistung der Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke nicht zwingend erforderlich waren, da eine anderweitige Erschließung bereits sichergestellt ist, erschien es der Planfeststellungsbehörde sachgerecht, diese Ergänzungen vorzunehmen, da dadurch vor allem die künftige Erschließungssituation eines ansonsten existenzgefährdeten landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes (des Einwenders P 092) entscheidend verbessert wird und dadurch die künftigen betrieblichen Mehraufwendungen deutlich verringert werden können. Zudem werden die zusätzlichen Wegeabschnitte nahezu ausschließlich auf Flächen angelegt, die dieser betroffene Vollerwerbsbetrieb selbst zur Verfügung stellt. Grundstücke unbeteiligter Dritter werden hierfür, wenn überhaupt, allenfalls in geringem Umfang in Anspruch genommen.

Die Herstellung des in Auflage A.3.5.12 beschriebenen neuen Wirtschaftsweges bewirkt zudem auch, dass dem betroffenen Vollerwerbsbetrieb künftig entsprechende Erweiterungsmöglichkeiten seines landwirtschaftlichen Betriebes in westlicher Richtung erschlossen werden. Der Gesamteingriff in diesen Betrieb wird somit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der planerischen Gestaltungsmöglichkeiten nochmals deutlich reduziert und damit weitestgehend minimiert. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht damit eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass mit diesen Maßnahmen der Eingriffsminimierung im Rahmen des noch durchzuführenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen für diesen Vollerwerbsbetrieb eine Lösung gefunden wird, die eine weitere Existenz als landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb gewährleistet.

Im Übrigen handelt es sich bei den zusätzlichen bzw. geänderten Wegeabschnitten nicht um private Wege, sondern um öffentliche Feld- und Waldwege, die grundsätzlich von allen Landwirten im dortigen Raum genutzt werden können.

Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass dieses nunmehr ausreichend ist, um die sich durch den vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz ergebenden Nachteile für die bisherigen Erschließungsmöglichkeiten der landwirtschaftlichen Grundstücke in angemessener Form, die ggf. auch zumutbare Umwege gegenüber der bisherigen Erschließung beinhaltet, auszugleichen.

Es ist durch das planfestgestellte Wegenetz gewährleistet, dass künftig jedes landwirtschaftlich genutzte Grundstück, soweit es derzeit bereits über 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 neu, (erstmalig) eine solche 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 3.5.1 und 3.5.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

Wie bereits vorstehend unter Teil C.3.5.7 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 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. Entsprechendes gilt für die Ertragseinbußen durch die produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen oder Einschränkungen bei der Mahd. Falls bei der Verwirklichung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage A.3.5.3 unter Teil A des Beschlusstextes). Eine notwendige Umgestaltung aufgrund des Erwerbs von Teilflächen wird ebenfalls mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgesprochen.

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. Eine Erlaubnis zur Rodung wird durch die erteilte Planfeststellung mit umfasst; die waldrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Rodungserlaubnis liegen vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.3.5.5.4.3 Bezug genommen.

### 3.5.7.2 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, noch Folgendes auszuführen:

#### 3.5.7.2.1 Landwirtschaftliches Wegenetz

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen nach weiteren Verbesserungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes werden zurückgewiesen.

Die geplante Gestaltung der vorhabenbedingt zu ändernden bzw. neu anzulegenden öffentlichen Feld- und Waldwege entspricht insgesamt den "Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen", Ausgabe 2003 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (ARS Nr. 28/2003) und dem ergänzend heranzuziehenden "Arbeitsblatt DWA-A 904 -Richtlinien für den ländlichen Wegebau", Ausgabe 2005 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA). Die Planung genügt insoweit dem Gebot sachgerechter Interessenabwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120).

In o.g. Grundsätzen ist festgelegt, dass im Falle notwendiger Änderungen bzw. Neuanlagen der Baulastträger bzw. Eigentümer ländlicher Wege nur Anspruch darauf hat, dass hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit der ursprüngliche bzw. ein gleichwertiger Zustand hergestellt wird.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die geplanten öffentlichen Feld- und Waldwege in der Lage, den anfallenden land- und forstwirtschaftlichen Verkehr aufzunehmen. Das Wirtschaftswegenetz erscheint insgesamt schlüssig geplant. Es ist auch künftig geeignet, die Flur in erforderlichem Umfang zu erschließen. Kosten für Änderungen und Ergänzungen im Wegenetz müssen in angemessenem Verhältnis zum jeweiligen Nutzen stehen. Künftige Wegebeziehungen dürfen daher auch über Umwege führen, soweit diese für die Nutzung zumutbar sind. In diesem Zusammenhang gilt, dass der Einzelne keinen Anspruch auf den unveränderten Bestand

öffentlicher Straßen und Wege hat (Art. 14 Abs. 3 BayStrWG -Gemeingebrauch-).

Auch § 8a Abs. 4 FStrG und Art. 17 BayStrWG (Anliegergebrauch) schützen nur die Zufahrtmöglichkeit als solche, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht hingegen die Verbindung zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). Auch der Anliegergebrauch garantiert also keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit.

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

Das planfestgestellte Wegenetz ist entsprechend den vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.7.1 als ausreichend zu beurteilen. Weitere Wegeverbindungen zu Lasten des Baulastträgers der B 173 neu können insoweit nicht gefordert werden.

Zusätzliche Wegeverbindungen mögen zwar aus der Sicht der örtlichen Landwirtschaft wünschenswert sein, um die bestehenden Erschließungsmöglichkeiten der landwirtschaftlichen Flur weiter zu verbessern; der Straßenbaulastträger der B 173 ist insoweit nur verpflichtet, für das zerschnittene Wegenetz eine ausreichende und für alle Seiten zumutbare Ersatzerschließung zu gewährleisten bzw. neu herzustellen. Dieser Verpflichtung kommt das Staatl. Bauamt Bamberg mit dem Bau des planfestgestellten Ersatzwegenetzes auch in ausreichender Weise nach.

Der Forderung, die Befestigungsbreite der neu herzustellenden Wirtschaftswege generell auf 3,50 m oder mehr zu erhöhen, wurde nicht entsprochen. Wie bereits ausgeführt, erfolgt der Wegebau nach den für den Bund als Vorhabenträger verbindlich vorgegebenen Richtlinien für den ländlichen Wegebau.

Das vorgesehene Ersatzwegenetz ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als ausreichend zu qualifizieren. Eine generelle Verbreiterung dieser Wege würde einhergehen mit neuen Grundstücksinanspruchnahmen aus Grundstücken von zum Teil bisher nicht betroffenen Dritten sowie mit zusätzlichen Mehrkosten und mit der Bereitstellung zusätzlicher naturschutzfachlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Deshalb wurde im vorliegenden Fall unter Abwägung dieser Belange im Ergebnis davon abgesehen, den Vorhabenträger dazu zu verpflichten, eine generelle größere Befestigungsbreite für die vorgesehenen Wirtschaftswege vorzusehen.



Bei den "normalen" zu ersetzenden oder neu anzulegenden landwirtschaftlichen Wegen handelt es sich nach der Einteilung und Definition der RLW ausschließlich um Feldwege bzw. Wirtschaftswege. Für diese Wege ist in der Regel eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit jeweils 0,50 m bis 1,00 m breiten befahrbaren Banketten ausreichend. Die Dimensionierung der Standardbauweisen wurde grundsätzlich für jeden betroffenen Weg gesondert vorgenommen. Der zugehörige Aufbau wird nach der ermittelten Beanspruchung und der Tragfähigkeit des Untergrundes ausgewählt. Die Beanspruchung hängt von der Anzahl der Überfahrten, der Funktion im Wegenetz, der maßgebenden Achslast und dem Schwierigkeitsgrad ab und wird ebenfalls in jedem Einzelfall ermittelt.

Auf den Überführungsbauwerken ist in der Regel gemäß RLW eine Fahrbahnbreite von 3,50 m mit beidseitig 0,50 m breiten Kappen vorgesehen. Dadurch ergibt sich im Bauwerksbereich eine Gesamtbreite zwischen den Geländern von 4,50 m.

Die Brückenbauwerke selbst werden nach Euro-Code bemessen, wodurch eine Tragfähigkeit von 40 t erreicht wird.

Die Forderung, die Wegezuführung des zu verlegenden Wirtschaftsweges Fl.Nr. 234 der Gemarkung Hochstadt (BV-Nr. 139) über das Brückenbauwerk BW 9-2 (BV-Nr. 140) in seiner Längsneigung zu verringern und dabei gleichzeitig auch die Fahrbahnbreite auf dem Bauwerk BW 9-2 auf 4,00 m zu vergrößern, wird nicht gefolgt.

Nach den verbindlichen Vorgaben der RLW sind Längsneigungen von mehr als 6 % nach Möglichkeit zu vermeiden, falls sie für den Schwerverkehr zu besonderen Erschwernissen sowie zu einem erhöhten Erhaltungsaufwand führen können.

Aufgrund der Längsneignungsverhältnisse des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges mit Neigungen zwischen 6 und 7,5 % ist dieser bereits derzeit mit Asphaltbeton befestigt.

Die vertretbare Höchstlängsneigung wird bestimmt durch die Fahrsicherheit, den Erhaltungsaufwand, die Länge der Neigungsstrecke, die Fahrbahnbefestigung, die Wasserableitung, die Art der den Weg vorzugsweise benutzenden Fahrzeuge und auch davon, ob der Wirtschaftsweg mit schweren Lasten befahren wird.

Für verschiedene Schwierigkeitsgrade für die Befahrung von Wegen sind in der Tabelle 3.4 der DWA-A 904 maximale Höchstlängsneigungen angegeben.

Danach beträgt der Schwierigkeitsgrad bei einer maximalen Höchstlängsneigung von bis zu 12 % "mittel" und bei einer maximalen Höchstlängsneigung von 8 % "gering".

Um eine Reduzierung der bisher vorgesehenen Längsneigung des Weges BV-Nr. 139 von 10 %, die allerdings nur auf einer sehr kurzen Teilstrecke von 10 m überhaupt erreicht wird, auf 8 % vorzunehmen, nur um auf der gesamten Anpassungslänge durchgehend einen Schwierigkeitsgrad "gering" einhalten bzw. erreichen zu können, müsste die anzupassende Wegeteilstrecke von rd. 30 m in Richtung Norden verlängert werden (dargestellt in Planunterlage 8 Blatt 17 -Höhenplan-). Dies wiederum hat zur Folge, dass auch der öffentliche Feldweg Fl.Nr. 233/1 der Gemarkung Hochstadt auf einer Länge von rd. 20 bis 30 m an die neue Gradienten angepasst werden müsste. Durch die Differenzhöhe zum derzeitigen Bestand von ca. 1,00 m entstehen neue Dammböschungen, welche auch einen zusätzlichen neuen Grunderwerb aus den Grundstücken Fl.Nrn. 212 und 213 der Gemarkung Hochstadt erforderlich machen. Darüber hinaus ist zusätzlicher Grunderwerb aus dem Grundstück Fl.Nr. 232 der Gemarkung Hochstadt notwendig.

Auch für die östliche Anbindung des neuen öffentlichen Feld- und Waldweges BV-Nr. 149 entstehen neue Dammböschungen. Hier wäre durch die Anpassung zusätzlicher Grunderwerb aus dem Grundstück Fl.Nr. 275 der Gemarkung Hochstadt erforderlich.

Wegen der mit der Verringerung der Längsneigung des Weges verbundenen zusätzlichen Eingriffe in private Grundstücksflächen, dem darüber hinaus resultierenden zusätzlichen Bedarf an landschaftspflegerischen Ausgleichsflächen sowie der hierfür entstehenden Mehrkosten wurde diese Forderung nicht aufgegriffen, zumal - wie ausgeführt - der Streckenabschnitt, der tatsächlich eine höhere Längsneigung als 8 %, hier also 10 % aufweist, mit lediglich 10 m vergleichsweise sehr kurz ist.

Der weiteren Forderung, die Fahrbahnbreite auf dem Überführungsbauwerk BW 9-2 (BV-Nr. 140) des vorstehend beschriebenen Weges auf 4,00 m zu vergrößern, wird ebenfalls nicht gefolgt.

Die Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen auf öffentlichen Straßen und Wegen sind in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. Diese Vorschriften enthalten für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge einige Ausnahmen und Einschränkungen.

Demnach betragen die höchstzulässigen Fahrzeugbreiten für Kraftfahrzeuge, Schlepper und Anhänger allgemein einschließlich ausgeklappter Seitenteile 2,55 m, während die Transportbreite bei Straßenfahrten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte (selbstfahrend, angehängt oder angebaut) und Sonderfahrzeuge sowie Schlepper mit Niederdruckbereifung maximal 3,00 m beträgt.

Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen demnach samt Ladung mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen nicht breiter als 3,00 m sein.

Die Fahrspurweiten heutiger landwirtschaftlicher Schlepper und Geräteträger betragen überwiegend zwischen 1,35 m und 2,25 m, diejenigen landwirtschaftlicher Anhänger, Ladewägen, Stallungstreuer und Güllewagen 1,40 m bis 1,90 m, in Einzelfällen bis 2,00 m und mehr, und diejenigen gezogener und selbstfahrender Erntemaschinen überschreiten zum Teil 2,00 m, in Einzelfällen 2,50 m.

Die Breiten von Brücken richten sich nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau - ARS 12/1991. Der Vorhabenträger ist an die vorgegebenen Richtlinien des Bundes gebunden. Die Regelbreite für einstreifige Wege beträgt 3,50 m zwischen den Bordsteinen. Mit den beidseitigen 0,50 m breiten seitlichen Sicherheitsräumen bis zum Geländer ergibt sich eine Nutzbreite von 4,50 m.

Aus folgenden Gründen kann eine Mehrbreite dann erforderlich werden, und zwar wenn eine regelmäßige Nutzung durch überbreite landwirtschaftliche Maschinen (z.B. Mähdrescher) erfolgt oder wenn eine Zusammenfassung mehrerer Wege und damit die Aufnahme einer zukünftig stärkeren Verkehrsbelastung erfolgt.

Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Wegeüber- und -unterführungen fassen jedoch gerade nicht mehrere, durch die B 173 unterbrochene Wege zusammen. Damit lässt sich auch keine Mehrbreite für das BW 9-2 rechtfertigen.

Eine künftige Nutzung des Bauwerkes BW 9-2 durch überbreite landwirtschaftliche Maschinen ist zwar nicht auszuschließen, ist aber auch nicht zwingend erforderlich, da eine Nutzung der beiden benachbarten - mit zumutbaren Umwegen erreichbaren - Querungsbauwerke BW 9-1 und BW 10-1 (Kreisstraßenüberführungen der LIF 4 bzw. der LIF 3) möglich ist.

Unter den genannten Umständen wäre die Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Vergrößerung der Fahrbahnbreite auf dem BW 9-2 unverhältnismäßig und ist deshalb abzulehnen.

Der geplante Geh- und Radweg (BV-Nr. 90) an der verlegten B 173 alt dient nur zur Aufnahme von Radfahrern und Fußgängern. Er wird mit der B 173 alt künftig über die B 173 neu überführt. Der landwirtschaftliche Verkehr muss in diesem Bereich zukünftig die B 173 alt nutzen. Dies ist jedoch aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit möglich und zumutbar, da die Verkehrsmenge nach Bau der B 173 neu auf diesem Straßenabschnitt künftig deutlich abnimmt. Eine Aufwertung dieses Geh- und Radweges zum öffentlichen Feld- und Waldweg ist somit nicht erforderlich.

Was die Befahrbarkeit der künftigen B 173 neu mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen betrifft, ist festzustellen, dass dies künftig nicht mehr möglich sein wird, da der Neubauabschnitt als Kraftfahrstraße betrieben wird. Dies ist jedoch für den landwirtschaftlichen Verkehr als zumutbar einzustufen, da die bisherige B 173 weitestgehend als Straße auch für den landwirtschaftlichen Verkehr bestehen bleiben wird und auch im Übrigen ein ausreichendes Ersatzwegenetz vorgesehen ist.

Die bestehende einbahnige B 173 zwischen den Anschlussstellen Lichtenfels-Ost und der geplanten Anschlussstelle Michelau kann bis zur Errichtung des sog. 2. Bauabschnittes der B 173 neu weiterhin vom nicht kraftfahrstraßentauglichen Verkehr benutzt werden. Erst nach einem zukünftigen zweibahnigen Ausbau dieses Abschnittes muss der nicht kraftfahrstraßentaugliche Verkehr die Kreisstraßen LIF 13 und LIF 2 als Alternativrouten in Richtung Lichtenfels nutzen.

Im Gegensatz zu den erhobenen Einwendungen ist die in den Plänen vorgesehene teilweise Verlegung der B 173 alt östlich von Trieb im öffentlichen Interesse erforderlich und damit planerisch gerechtfertigt.

Zur Vermeidung eines sehr spitzwinkligen (40 gon) Überführungsbauwerkes ist eine Verlegungsstrecke auf der Ostseite der bestehenden Trasse erforderlich. Die Gradienten der neuen B 173 ist im Kreuzungsbereich unter Gelände geführt. Die Querung der B 173 alt wurde aus Gründen des Vogelschutzes und der damit auch erzielbaren Verbesserung der Lärmsituation für Trieb als Überführungsbauwerk geplant.

Die Trassierung der Verlegungsstrecke wurde auf die zukünftige Nutzung als Kreisstraße mit der prognostizierten niedrigen Verkehrsbelastung von 2700 Kfz/h ausgelegt. Eine Einschränkung der Verkehrssicherheit durch die Verkleinerung des Radius ist nicht gegeben.

Weiterhin bringt es aus Verkehrssicherheitssicht Vorteile, die Fahrbahn vor der Ortseinfahrt zu verschwenken, um in den Ort einfahrende Fahrzeuge abzubremesen. Ein weiterer Vorteil entsteht im Bauablauf, da das Bauwerk BW 8-1 und die wesentlichen Teile der Verlegungsstrecke unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 173 alt errichtet werden können, was sich wiederum auf die Verkehrssicherheit auf der B 173 alt positiv auswirkt.

Die Forderung, den vom Nassanger kommenden öffentlichen Feldweg Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb in gerader Linie an die verlegte B 173 alt anzuschließen und/oder insoweit die in BV-Nrn. 101 und 103 vorgesehene Anbindung der öffentlichen Feldwege Fl.Nrn. 127 der Gemarkung Hochstadt und 394 der Gemarkung Trieb umzuplanen, wird zurückgewiesen, auch nachdem diese Forderung aufgrund des Ergebnisses der Verhandlung im Erörterungstermin nochmals überprüft wurde.

Zur Verbindung der verlegten B 173 alt und des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges (auch gemeinsamer Geh- und Radweg) auf der Nordseite, wird im Rahmen von BV-Nr. 103 bei Bau-km 0+984 eine bis zu 14 m breite Zufahrtsfläche hergestellt. Die Neigung dieser Zufahrt zwischen den beiden Verkehrswegen beträgt hier rd. 3,3 %. Ein Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist daher unproblematisch.

Für einen Traktor mit zwei Anhängern wurden jeweils Schleppkurvennachweise durchgeführt. Dabei hat sich ergeben, dass nur in der Fahrtrichtung von Nassanger nach Trieb auf einer kurzen Strecke der Gegenfahrstreifen der B 173 alt mitbenutzt werden müsste. Aufgrund der zukünftigen Verkehrsbedeutung der B 173 alt mit einer stark reduzierten Verkehrsbelastung kann dies jedoch - insbesondere aus Sicht der Verkehrssicherheit - noch hingenommen bzw. in Kauf genommen werden, zumal aufgrund der Lage des Knotenpunktes in einem Wannenbereich gute Sichtverhältnisse nach allen Seiten vorhanden sind.

Ein Schleppkurvennachweis für einen Mähdrescher (wie im Erörterungstermin gefordert) wäre aufgrund der am Markt verfügbaren Software nur mit einem wesentlich höheren Aufwand möglich. Aus diesem Grund wurde ein zusätzlicher Schleppkurvennachweis hinsichtlich der Befahrbarkeit der geplanten Verkehrsanlage nochmals für einen in den Abmessungen vergleichbaren 16,50 m langen und 2,50 m breiten Sattelzug als Bemessungsfahrzeug erstellt. Die hierfür angestellten Schleppkurvenberechnungen zeigen, dass die geplante Einmündung für die Aufnahme der dort verkehrenden Fahrzeuge ausreichend dimensioniert ist. Auch ein Fahrzeug mit maximal ungünstigen Schleppkurven kann die derzeit geplante Einmündungssituation ausreichend befahren. Somit ist gewährleistet, dass auch ein Mähdrescher, der ungleich wendiger als das gewählte Bemessungsfahrzeug ist, die Situation ebenfalls ausreichend befahren kann.

Wie im vorherigen Schleppkurvennachweis (für einen Traktor mit zwei Anhängern) muss lediglich in der Fahrtrichtung von Nassanger nach Trieb auf einer relativ kurzen Strecke die Gegenfahrbahn der (verlegten) B 173 alt mitbenutzt werden.

Die alternativ dazu angeregte Direktanbindung des nördlichen Feldweges Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb an die verlegte B 173 alt ist in diesem Fall keine zielführende Alternative und wird daher abgelehnt.

An der dann vorgesehenen Anbindungsstelle dieses Weges an die B 173 alt liegt die Fahrbahngradienten der B 173 alt um ca. 3,00 m höher als der Feldweg, so dass der Feldweg Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb entsprechend angehoben werden müsste. Um hierfür allerdings keinen weiteren neuen Eingriff in private Grundstücksflächen von Fl.Nr. 402 der Gemarkung Trieb bzw. den vorhandenen und weiterhin zur Nutzung vorgesehenen Wegseitengraben des Weges Fl.Nr. 404 der Gemarkung Trieb vornehmen zu

müssen, müsste die angeregte Direktanbindung dieses Weges an die B 173 alt insgesamt in östliche Richtung verschoben werden, wobei wiederum ein neuer Eingriff in das Grundstück Fl.Nr. 409 der Gemarkung Trieb erfolgen müsste, der wiederum aus naturschutzfachlicher Sicht durch eine zusätzliche weitere Kompensationsfläche ausgeglichen werden müsste.

Wegen der sich ergebenden neuen Grundstücksbetroffenheiten, der zusätzlichen Bereitstellung einer weiteren Kompensationsfläche und des durch die Verschiebung der Wegeverbindung entstehenden ungünstigen Versatzes des bisher gerade verlaufenden Weges wurde diese Forderung nicht aufgegriffen, da die bisher geplante und nunmehr auch planfestgestellte Einmündungssituation die verschiedenen Verkehrssituationen in ausreichender Weise und verkehrssicher abwickeln kann.

Die südlich der B 173 neu verbleibenden Restgrundstücke nördlich von Trieb werden durch einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg (BV-Nr. 79) im Bereich von Bau-km 7+200 bis Bau-km 7+800 verkehrlich erschlossen. Damit können die betroffenen Grundstücke mit den üblichen landwirtschaftlichen Maschinen angefahren werden. Die Nutzung der bisherigen engen Zufahrt über die Bürgermeisterstraße in Trieb sowie der vorhandenen Brücke über den Scheidsbach ist dann künftig nicht mehr erforderlich.

Durch diesen Weg wird auch die geforderte rückwärtige Lkw-Anlieferungsmöglichkeit für den dortigen Gärtnereibetrieb des Einwenders P 080 geschaffen.

Die Forderung, bei der AS Redwitz (Einmündung der St 2208 in die B 173 neu) eine höhenfreie Querungsmöglichkeit der B 173 neu für den landwirtschaftlichen Verkehr im Zuge des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 1062 der Gem. Redwitz (BV-Nr. 225) vorzusehen, wird zurückgewiesen. Die vierstreifige Ausbau- und Verlegungsstrecke der B 173 neu, die als Kraftfahrstraße betrieben werden soll, beginnt an der AS der B 289. Von dort wird die B 173 neu in östliche Richtung bis zum Anschluss der St 2208 wieder auf zwei Fahrstreifen verschwenkt und bei Bau-km 13+600 an den Bestand der B 173 angeschlossen.

Durch eine Fahrstreifensubtraktion bei Bau-km 12+500 ist die Fahrtrichtung Kronach bereits rd. 800 m vor dem Knotenpunkt mit der St 2208 wieder einstreifig ausgebildet. Somit wird an der derzeit bestehenden Kreuzungssituation nichts geändert. Um eine sichere Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, ist jedoch die Anlage einer Lichtsignalanlage am höhengleichen Knotenpunkt vorgesehen. Diese dient auch dazu, Radfahrern und Fußgängern ein sicheres Überqueren der B 173 zu ermöglichen. Eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsaufkommens am Knoten wird somit gewährleistet. Die mittleren Wartezeiten und die Rückstaulängen sind dabei gering.

Die künftig zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Knotenpunktsbereich wird von der zuständigen Verkehrsbehörde geregelt und ist insoweit nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Im Grunde endet der vierstreifige Ausbau -entsprechend der Einstufung in den Fernstraßenbedarfsplan als vordringlicher Bedarf- beim Zettlitzer Kreuz. Von dort bis zum Anschluss an den Bestand an die bestehende B 173 handelt es sich um eine notwendige Anpassungsstrecke.

Die nordöstliche Weiterführung der B 173 neu im anschließenden Abschnitt Zettlitz-Oberlangenstadt war im bisherigen Fernstraßenbedarfsplan von 2003 im nachrangigen weiteren Bedarf eingestuft, ist aber nunmehr im Zuge der Fortschreibung für den Fernstraßenbedarfsplan 2030 ebenfalls als vierstreifige Erweiterungsmaßnahme des Bestandes (E4) in den vordringlichen Bedarf eingestellt worden.

Ein weiterer -vorgezogener- vierstreifiger Ausbau der B 173 zwischen Zettlitzer Kreuz in Richtung Redwitz -verbunden mit einer denkbaren höhenfreien Anschlussstelle im Bereich der St 2208- ist somit u.a. auch aus haushaltsrechtlichen Gründen zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens war es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Herstellung einer verkehrsgerechten Verknüpfung mit der B 289 im Zuge einer höhenfreien Anschlussstelle nur möglich, das ursprünglich geplante Bauende bei Zettlitz in Richtung Norden bis Redwitz in Höhe der Einmündung der St 2208 zu verschieben.

Der weiteren Forderung, im Anschluss an die Mainquerung mit dem BW 11-2 gemäß BV-Nr. 188 den anschließenden Dammbereich von ca. Bau-km 12+000 bis ca. Bau-km 12+300 ebenfalls mittels eines Brückenbauwerkes zusätzlich zu überbrücken, wird nicht gefolgt.

Die Länge der Brücke über den Main wurde so gewählt, dass eine höhenfreie Kreuzung mit der Bahnlinie Bamberg-Hof, des Mains mit Altwasserarm und des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 212 der Gem. Zettlitz möglich ist. Das immerhin 451,50 m lange Bauwerk überspannt den gesamten abflusswirksamen Bereich des Mains.

Die entsprechenden Berechnungen und Nachweise (siehe hierzu auch Unterlage 13.4) haben ergeben, dass das Abflussgeschehen sowohl während der Bauzeit als auch für die Zeit nach dem Endausbau nicht negativ beeinträchtigt wird. Im Vergleich zu den bestehenden Öffnungsweiten der unterstrom liegenden Bahnbrücke (Strecke Hochstadt/Marktzeuln-Probstzella) einschließlich Flutbrücken ist die neue Straßenbrücke deutlich größer.

Eine Verlängerung bis über die B 289 hinaus kann demnach aus wirtschaftlichen Gründen nicht erfolgen. Der hierfür anfallende Mehraufwand

für eine Verlängerung des Brückenbauwerkes um weitere 300 m wäre auch ohne eine fundierte Mehrkostenermittlung unverhältnismäßig und damit für den Vorhabenträger unzumutbar.

Der Forderung, den östlichen Arm der AS der B 289 (BV-Nr. 207) nach Süden zu verlegen, um den Hochwasserschutz im dortigen Bereich zu verbessern und eine bestehende Photovoltaikanlage (BV-Nr. 209) nicht zu sehr zu beeinträchtigen, wird unter Abwägung aller Gesichtspunkte ebenfalls nicht entsprochen.

Auf der Südseite der B 289 im künftigen Anschlussstellenbereich befinden sich gemäß dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 12.2) wertvolle Biotop der Bayerischen Biotopkartierung (1290.01 und 1290.02) innerhalb des FFH-Gebietes 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels", welche bei Anlage der Anschlussstellenrampen südlich der B 289 überbaut werden müssten. Darüber hinaus entstünde ein zusätzlicher Eingriff in das Vogelschutzgebiet 5931-471 "Täler von Oberem Main, Unterer Rodach und Steinach" sowie dem bestehenden Überschwemmungsgebiet des Mains.

Die erforderlichen Längenausdehnungen der Anschlussstellenrampen würde zudem eine Verbreiterung des Bauwerkes 11-2 (Mainbrücke) für die Anlage eines Verzögerungstreifens notwendig machen. Die genannten Eingriffe sowie die dafür notwendigen zusätzlichen Baukosten sind letztlich die entscheidenden Gründe für die geplante Anordnung aller Anschlussstellenrampen im Norden der B 289.

Des Weiteren kann die Verlegung den ungehinderten Hochwasserabfluss des Mains tangieren. Dies kann nicht im Interesse der dortigen Landwirte und der ortsansässigen Bürger liegen. Zudem müsste anderweitig neuer Retentionsraum geschaffen werden, was wiederum eine neue Flächeninanspruchnahme aus Grundstücken privater Beteiligter bedingen würde.

Zusammenfassend kann der geforderten Änderung der Anschlussstelle nicht entsprochen werden.

Der in BV-Nr. 209 beschriebene Eingriff in die vorhandene Photovoltaikanlage (des Einwenders P 104) wird im noch durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen. Ein hierzu gesondert eingeholtes Sachverständigengutachten kommt zum Ergebnis, dass ein Umbau bzw. eine Anpassung dieser Anlage so ausgeführt werden kann, dass damit eine existenzielle Beeinträchtigung des betroffenen Betriebes nicht eintreten wird.

Ein Rechtsanspruch auf Erweiterung der bestehenden Photovoltaikanlage ist insoweit ebenfalls nicht ersichtlich. Eine Beeinträchtigung dieser Anlage durch Salz und Abgase ist -wie die Neuerrichtung derartiger Anlagen in



unmittelbarer Nähe zu bestehenden Bundesfernstraßen zeigt- ebenfalls nicht zu erwarten.

### 3.5.7.2.2 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, insbesondere für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen der landwirtschaftlichen Fachbehörden bzw. Fachverbände sowie von betroffenen Landwirten gegen das Ausmaß der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch die planfestgestellte Baumaßnahme und insbesondere hinsichtlich des Ausmaßes und der Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes werden zurückgewiesen. Das Vorhaben ist in seinem geplanten Umfang planerisch gerechtfertigt und im öffentlichen Interesse notwendig. Dies wurde in den eingehenden Ausführungen zur Notwendigkeit/Planrechtfertigung, zur planerischen Ausgestaltung sowie zu den untersuchten Planungsvarianten dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Es ist der Planfeststellungsbehörde durchaus bewusst, dass durch das Vorhaben teilweise hochwertige landwirtschaftliche Böden beansprucht und zusammengelegte flurbereinigte Flächen durchschnitten werden. In der erstellten Umweltverträglichkeitsstudie wurde u.a. die Beanspruchung von Böden durch die drei untersuchten Varianten ermittelt. Ein Ergebnis ist, dass die Variante Nord ca. 12 ha, die Variante Mitte ca. 8 ha und die Variante Süd ca. 9 ha Böden mit hoher natürlicher Ertragsfunktion beanspruchen.

Neben den Belangen der Landwirtschaft und anderen Gesichtspunkten waren jedoch im vorliegenden Fall auch die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes und des Vogelschutzgebietes zu prüfen. In der durchgeführten FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung wurden alle untersuchten Varianten (Nord und Alternativen, Mitte, Süd) ergebnisoffen untersucht und geprüft. Der Gesamtvergleich aller Varianten ergab, dass die Variante Nord einschließlich Alternativen und die Variante Mitte noch erheblichere Auswirkungen auf die beiden Schutzgebiete mit sich bringen als die für die Planfeststellung zugrunde gelegte Variante Süd.

Letztlich wurde die Variante Süd als Planfeststellungsvariante ausgewählt, weil sie nicht nur unter dem Gesichtspunkt "Schutz von Natur und Landschaft", insbesondere aus der Sicht des Natura 2000-Schutzes, sondern auch unter Einbeziehung aller zu betrachtenden Auswirkungen (u.a. im Zuge der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung), also auch mit den Gesichtspunkten der Beeinträchtigungen der Landwirtschaft, des Siedlungswesens und auch des Immissionsschutzes im Ergebnis die ausgewogenste Lösung der planerischen Aufgabenstellung darstellte.

Zur grundsätzlichen Notwendigkeit eines landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes und hinsichtlich dessen Umfangs sowie der Auswahl der einzelnen Kompensationsmaßnahmen wird auf die umfassenden

Ausführungen unter Teil C.3.5.5 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.5.4 verwiesen.

Grundsätzlich sind die Ausgleichs-, Ersatz- und Minderungsmaßnahmen notwendig, um den durch die Maßnahme verursachten Eingriff auszugleichen, zu ersetzen oder zu minimieren. Die Lage der Maßnahmen wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und der Eignung der jeweiligen Flächen gewählt. Der Umfang der Ausgleichsflächen wurde aus fachlichen Gründen gewählt und ist mit den beteiligten Naturschutzfachbehörden abgestimmt worden.

Die notwendigen Bepflanzungen in direkter Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Nutzflächen sind Teil der Planung und in den Unterlagen aufgeführt. Sie werden unter größtmöglicher Rücksichtnahme hergestellt. Die Straßenbepflanzung gehört dabei zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Planung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften des Art. 47 AGBGB gelten nach Art. 50 AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen dabei allerdings nicht. Die Belange der Eigentümer der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen werden mit Aufnahme der Nebenbestimmung A.3.5.5 ausreichend berücksichtigt.

Ausgleichsmaßnahmen als Folge einer Straßenbaumaßnahme sollen vorrangig in örtlicher Nähe und dabei in räumlichem Bezug zum Eingriff durchgeführt werden.

Soweit dabei die Ermittlung des Ausgleichserfordernisses aus Sicht der Landwirtschaft als nicht nachvollziehbar bezeichnet wurde und deshalb insgesamt abgelehnt wurde, ist hierzu auszuführen, dass die Flächenbilanz als Anhang 1 zu Planunterlage 12.1 in den Planfeststellungsunterlagen enthalten ist.

Im gesamten Flächenbedarf von 113,98 ha (B 173 neu plus Ausgleichs- und Ersatzflächen) sind bereits rd. 6 ha vorhandene Straßen- und Straßennebenflächen enthalten, die beansprucht werden. Der Flächenbedarf für den Bau der B 173 neu beträgt rd. 70,95 ha, worin die o.g. 6 ha bereits vorhandener und rd. 65 ha neuer Straßen- und Nebenflächen enthalten sind.

Die jeweils in den Einwendungen zitierten versiegelten 25 ha Flächen setzen sich zusammen aus aufgerundet 22 ha Neuversiegelung und 3 ha bereits bisher versiegelter Flächen.

Die in den Einwendungen angesprochene Fläche von 86,4 ha ist die Summe der betroffenen Flächen, die sich aus den ökologischen Notwendigkeiten für den Ausgleich bzw. Ersatz und unter Zuhilfenahme der Berechnung

entsprechend den sog. Bayerischen Grundsätzen zur Ermittlung von Ausgleich bzw. Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993 ergeben. Hier sind entsprechend den Grundsätzen neben der dauerhaften Überbauung bzw. Versiegelung von Flächen auch Beeinträchtigungen durch vorübergehende Inanspruchnahme wertvoller Biotope (Grundsatz Nr. 4), aus mittelbarer Beeinträchtigung von Biotopen (Grundsatz Nr. 5) und aus dem Verlust bzw. der Beeinträchtigung von Lebensräumen von Tierarten mit größeren Arealansprüchen (Grundsatz Nr. 7) enthalten.

Zu dem in den Einwendungen angesprochenen Grundsatz Nr. 9 ist auszuführen, dass "eine Maßnahme, die dem Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes dient, zugleich auch dem Ausgleich bzw. Ersatz von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dienen kann und auch umgekehrt, soweit Grundsatz 6 dies zulässt". Die entsprechend dem Grundsatz Nr. 6 ("Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sollen außerhalb der 50 m-Beeinträchtigungszone liegen") durchgeführte Prüfung ergab, dass einige Maßnahmenflächen (von A1, A3, A4, A7, E1) unter Berücksichtigung von Grundsatz 6.2 an die Straßenebenenflächen angrenzen können, jedoch nicht an den Straßenrand selbst. Straßenebenenflächen sind aufgrund der Lage direkt am Straßenrand ökologisch völlig ungeeignet für die Nutzung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (straßenseitig keine Biotopvernetzung gegeben, Belastungen durch Emissionen des Verkehrs, hohes Kollisions- bzw. Mortalitätsrisiko für Tiere, Pflege der Flächen richtet sich nach den Verkehrsbelangen und nicht nach Biotopbelangen).

Die extensive Bewirtschaftung von 21,5 ha landwirtschaftlicher Nutzflächen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen entspricht vollständig den Vorgaben des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG, so dass der Einwand eingeschränkter Wertschöpfungsmöglichkeiten nicht zielführend und damit letztlich auch unzutreffend ist.

Im Gegensatz zum Vorbringen verschiedener Einwander wurde bei der Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG auf die agrarstrukturellen Belange der Landwirtschaft geachtet. Es wurden neben der Vermeidung und Minderung von Eingriffen auch Straßenflächen weitestmöglich entsiegelt (ca. 2,8 ha Gesamtfläche; s. § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). Weiter wurden geeignete Flächen im Eigentum des Vorhabenträgers bzw. der öffentlichen Hand (Wasserwirtschaft, Landkreis) in der Größenordnung von 22,3 ha gewählt sowie die notwendigen wasserwirtschaftlichen Retentionsausgleichsmaßnahmen mit den naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zusammengelegt.

Es ist, wie oben beschrieben, entsprechend § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG auf rund 21,5 ha, d.h. etwa der Hälfte der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, eine extensive Bewirtschaftung zur dauerhaften Aufwertung des

Naturhaushaltes vorgesehen, so dass diese Flächen in der landwirtschaftlichen Nutzung verbleiben.

Die konkret (auch von den betroffenen Grundstückseigentümern, wie z.B. dem Einwender P 003) erhobenen Einwendungen gegen die Auswahl und die Ausgestaltung gerade der Ausgleichsmaßnahmen A2, (A4), A17 und A18 werden ebenfalls zurückgewiesen.

Was die Ausgleichsmaßnahme A2 betrifft, so ist dem Planungsträger durchaus bewusst, dass hier für den Raum sehr gute Bodenzahlen vorliegen. Die Lage dieser Ausgleichsmaßnahme lässt sich aber aufgrund der an dieser Stelle notwendigen Retentionsraumschaffung (wasserwirtschaftliche und topographische Gründe) und des erforderlichen Biotopverbunds zwischen dem westlich davon liegenden Baggersee (Ausgleichsmaßnahme A1) und dem Nassanger Weiher räumlich nicht verschieben. Daher musste hier von den Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG abgewichen werden.

Insoweit konnte auch der entsprechenden Forderung des betroffenen Einwenders P 092 nicht entsprochen werden.

Die Maßnahmenfläche der Ausgleichsmaßnahme A4 wird bisher als Grünland genutzt. Entsprechend § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG soll diese Fläche weiter als Extensivgrünland genutzt werden. Im vorliegenden Fall wurde besonders darauf geachtet, dass die notwendigen wasserwirtschaftlichen Retentionsausgleichsmaßnahmen mit den naturschutzfachlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbunden und weitest möglich zusammengelegt werden können. Soweit möglich werden dazu auch Flächen im Eigentum des Vorhabenträgers bzw. der öffentlichen Hand herangezogen.

Der Vorhabenträger hat Flächen, die im Besitz der öffentlichen Hand sind, im Umfang von 22,3 ha für die Umsetzung von Retentionsausgleichs-, naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen herangezogen. Außerdem können rund 21,5 ha durch die Landwirtschaft nach Fertigstellung dieser Maßnahmen weiterhin zumindest extensiv genutzt werden. Damit hat der Vorhabenträger dem grundgesetzlich geschützten Privateigentum (Art. 14 Abs. 1 GG) den ihm zukommenden hervorragenden Stellenwert Rechnung getragen (vgl. BVerwG vom 11.11.2008, Az. 9 A 52/07, NVwZ 2009, 162 ff.).

Die angesprochene Ausgleichsmaßnahme A2 ist ebenfalls Teil des wasserwirtschaftlich nicht verlegbaren Retentionsraumaushubes R1. Zudem dient die Ausgleichsfläche A2 der ökologischen Vernetzung der Ausgleichsmaßnahme A1 mit dem Nassanger Weiher. Zusammenfassend ist unter Abwägung aller Belange hier keine Verschiebung dieser Ausgleichsfläche möglich.

Für die Kiesabbauflächen sind in der Regel bereits mit dem Abbau verbindliche Renaturierungsziele festgelegt. Soweit Abbauflächen nicht mit

Renaturierungszielen belegt waren, wurden hierfür geeignete Flächen verwendet (s. hierzu auch Ausgleichsmaßnahme A1). Weitere Flächen stehen insoweit nicht zur Verfügung.

Eine größere Gefahr einer Übertragung der Blauzungenkrankheit durch die Planung der A/E-Fläche A2 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht gegeben.

Gemäß einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) in dessen Internetauftritt hat sich die Bundesrepublik Deutschland mit Wirkung vom 15.02.2012 als frei von der Blauzungenkrankheit (bluetongue disease – BT) erklärt. Nach den dortigen Aussagen werden auch in Zukunft Monitoring-Untersuchungen bei empfänglichen Tieren durchgeführt, um die BT-Freiheit Deutschlands zu kontrollieren und Falle eines erneuten Auftretens dieser Seuche schnell reagieren zu können. Daher besteht diesbezüglich ebenso keine Notwendigkeit, die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A2 zu verlegen.

Die Ausgleichsmaßnahme A17 ist bis auf 214 m<sup>2</sup> sowie die Maßnahme A18 mit 0,31 ha von insgesamt 0,70 ha Maßnahmefläche bereits im Eigentum des Vorhabenträgers, so dass die Inanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahmen aus Privateigentum weit möglichst vermieden wird. Dem Planungsträger ist auch hier bewusst, dass in der Mainau sehr gute Bodenzahlen vorliegen. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen (Extensivgrünland anstatt Acker) benötigen allerdings zur günstigen ökologischen Entwicklung einen unmittelbaren Zusammenhang mit artenreichen Wiesen, der hier gegeben ist. Mit der extensiven Grünlandnutzung bleiben die Flächen in landwirtschaftlicher Nutzung, wenn auch unter erheblichen Einschränkungen, insbesondere aufgrund der geplanten Erweiterung des FFH-Gebietes durch diese Flächen. Zudem sind Ackerflächen im unmittelbaren Überschwemmungsgebiet des Mains eher nicht als "gute fachliche Praxis" einzustufen (s. § 5 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG, Art. 3 Abs. 3 BayNatSchG, § 78 Abs. 1 Nr. 8 Wasserhaushaltsgesetz).

Für das gesamte A/E-Flächenkonzept werden noch fachlich fundierte Pflegekonzepte erarbeitet und umgesetzt. Eine Entschädigungspflicht für eine möglicherweise daraus resultierende Ausbreitung von Wildkräutern auf Nachbargrundstücke besteht insofern nicht. Eine fachlich gute Praxis des Naturschutzes schadet der Landwirtschaft im Regelfall nicht.

Eine nochmalige Überprüfung der Notwendigkeit des Umfangs und der vorgesehenen Lage der A/E-Maßnahmen A17, A18 und A19 (zugleich E2 und KS4) hat ergeben, dass diese Maßnahmen weder verlegt noch flächenmäßig verkleinert werden können.

Die Grundstücke Fl.Nrn. 460, 461, 462, 463, 466 und 467 der Gemarkung Trieb werden als Grünland genutzt. Soweit diese Flächen nicht für die Trasse

der B 173 neu selbst benötigt werden, sind sie als Teil der Ausgleichsmaßnahme A4 vorgesehen, für die entsprechend der Berücksichtigung agrarstruktureller Belange gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG eine weitere extensive Bewirtschaftung bzw. Pflege vorgesehen ist.

Die Grundstücke Fl.Nrn. 489 und 493 der Gemarkung Trieb sind Teil des wasserwirtschaftlich nicht verlegbaren Retentionsraumaushubes R1 und der einer ökologischen Vernetzung mit dem Nassanger Weiher dienenden Ausgleichsmaßnahme A2, so dass auch hier keine Verschiebung der Fläche möglich ist.

Die Grundstücke Fl.Nrn. 546, 548 und 560 der Gemarkung Hochstadt sind im Eigentum des Vorhabenträgers. Es ist anstatt der derzeitigen Ackernutzung hier eine extensive Grünlandnutzung im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A17 vorgesehen, so dass gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vermieden wird, dass diese Ausgleichsflächen ganz aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden. Diese Ausgleichsflächen dienen der Wiederherstellung verlorengelanger artenreicher Wiesenflächen. Zudem dient eine Grünlandnutzung im unmittelbaren Überschwemmungsgebiet des Mains auch den Intentionen von § 78 Abs. 1 Nr. 8 Wasserhaushaltsgesetz, § 5 Abs. 2 Nr. 5 BNatSchG und Art. 3 Abs. 3 des BayNatSchG, wonach im Überschwemmungsgebiet Grünland erhalten bzw. nicht umgebrochen werden soll.

Von der Grünlandfläche auf dem Grundstück Fl.Nr. 468 der Gemarkung Marktzeuln soll eine Teilfläche von 1192 m<sup>2</sup> für die Ausgleichsmaßnahme A15 erworben und als Extensivgrünland bewirtschaftet werden (die agrarwirtschaftlichen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG sind damit ebenfalls beachtet).

Die Maßnahmenfläche A17 mit Teilflächen der Grundstücke Fl.Nrn. 546, 548 und 560 der Gemarkung Hochstadt ist – bis auf eine Teilfläche von 214 m<sup>2</sup> - bereits im Eigentum des Vorhabenträgers. Dieser hat somit den Grundsatz, vornehmlich eigene Flächen für landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen zu nutzen, beachtet. Die Maßnahmenfläche ist aktuell an den Einwander P 003 verpachtet und wird derzeit als Acker bewirtschaftet. Künftig ist eine extensive Grünlandnutzung vorgesehen, die der Wiederherstellung verloren gehender artenreicher Wiesenflächen dient.

Die geplante Ausgleichsmaßnahme benötigt zur günstigen ökologischen Entwicklung einen unmittelbaren Zusammenhang mit artenreichen Wiesen, der hier gegeben ist.

Die Fläche liegt zudem im Überschwemmungsgebiet des Mains. Eine Ackernutzung im Überschwemmungsgebiet des Mains entspricht, wie bereits ausgeführt, nicht den Intentionen der genannten Vorschriften, wonach im

Überschwemmungsgebiet Grünland erhalten bzw. nicht umgebrochen werden soll.

Die Maßnahmenfläche A18 ist mit der südlichen Hälfte im Eigentum des Baulastträgers der B173 neu (Flächengröße 0,313 ha); die nördliche Teilfläche dieses Grundstücks mit der Größe von 0,391 ha ist derzeit im Eigentum Dritter und wird nach Angaben des Einwenders P 003 von ihm bewirtschaftet.

Die Maßnahmenfläche A18 dient als Ausgleichsmaßnahme der gemäß dem BNatSchG erforderlichen Kompensation von nicht vermeidbaren Eingriffen. Unmittelbar östlich dieser Maßnahmenfläche liegt ein ökologisch sehr wertvoller Altarm des Mains und nördlich grenzt eine als FFH-Lebensraumtyp geschützte Magere Flachlandmähwiese an. Neben der ökologischen Aufwertung der Fläche, die bisher als Acker genutzt wird, soll mit der Maßnahme auch der bisherige Nährstoffeinfluss auf Vegetation und Wasser des danebenliegenden Altarms sowie auf die angrenzende Magere Flachlandmähwiese beendet werden. Damit trägt die Maßnahme auch zum Erreichen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 5833-371 "Maintal von Theisau bis Lichtenfels" bei, auf dem sich der nördliche Teil der geplanten Ausgleichsmaßnahme befindet.

Einer Verlegung der Maßnahme A18 wird aus den genannten Gründen fachlich nicht näher getreten.

Die beiden Ausgleichsmaßnahmen A17 und A18 werden künftig aus naturschutzfachlicher Sicht weiter aufgewertet, da sie im Rahmen der FFH-Ausnahmeprüfung (s. hierzu Teil C.3.5.5.1.2 der Gründe) nunmehr gemäß Auflage A.3.3.1.1 des Beschlusstextes in das Konzept der notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen als Erweiterung der bisher bereits vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahme KS3 einbezogen wurden.

Das vom Bayerischen Bauernverband angesprochene fast 6 ha große Grünland (Fl.Nr. 724 der Gemarkung Schwüribitz) ist als Ausgleichsmaßnahme A13 (Extensivgrünland) in der Maßnahmenplanung enthalten. Die 0,3 ha große Fl.Nr. 725 der Gemarkung Schwüribitz konnte hingegen aus wasserwirtschaftlichen Gründen nicht in das Maßnahmenkonzept mit eingebracht werden.

Die Kompensationsmaßnahmen A19/E2 sind Teil des wasserwirtschaftlich nicht verlegbaren Retentionsraumaushubs R6 und dienen zusätzlich als Kohärenzsicherungs- und Ausgleichsmaßnahme der naturschutzfachlich erforderlichen Kompensation von nicht vermeidbaren Eingriffen. Daher sind die Maßnahmen A19/E2 nicht verlegbar. Das für die Umsetzung dieser Maßnahmen noch zu erwerbende Grundstück Fl.Nr. 501 der Gemarkung Hochstadt ist nicht im Eigentum des Einwenders P 003.

Aus den dargestellten Gründen konnte unter Abwägung aller in die Entscheidung einzustellenden Gründe aus überwiegendem öffentlichen Interesse (des Natur- und Landschaftsschutzes) auf eine Verkleinerung bzw. Verschiebung der vorgenannten A/E-Maßnahmen nicht verzichtet werden.

Die Ausgleichsmaßnahme A14 wurde gegenüber der im Jahre 2009 vorgelegten Planung nunmehr weitgehend aus der Ackerfläche des Grundstücks Fl.Nr. 434 der Gemarkung Trieb zurückgenommen, so dass von bisher rund 4315 m<sup>2</sup> Erwerbsfläche nur noch 600 m<sup>2</sup> Acker und der Rest Grünland sind. Die Ackerflächen der Fl.Nr. 435 der Gemarkung Trieb sind hingegen nicht durch Ausgleichsmaßnahmen belegt.

Der verschiedentlich von betroffenen Landwirten erhobenen Forderung, Dammflächen, Flächen für Absetzbecken, Kreisverkehrsflächen bzw. sonstige nicht zu versiegelnde Straßennebenflächen in das anrechenbare Ausgleichsflächenkonzept mit einzubeziehen, konnte nicht entsprochen werden.

Nach den hier anzuwendenden "Bayerischen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben" können Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen aus ökologischen Gründen nicht auf den sog. Straßennebenflächen wie Dämmen, Böschungen etc. liegen. Diese Flächen sind aufgrund der Lage direkt am Straßenrand ökologisch völlig ungeeignet für die Nutzung als Kompensationsmaßnahme für Eingriffe in ökologisch wertvolle Bereiche. So ist z.B. straßenseitig keine Biotopvernetzung gegeben, es herrscht eine hohe Belastung durch Emissionen des Verkehrs und ein hohes Kollisionsrisiko für Tiere. Die Pflege der Flächen richtet sich hier nach Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und nicht nach den Grundsätzen des Biotopschutzes. Diese Straßennebenflächen dienen jedoch infolge ihrer Bepflanzung dem Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

#### 3.5.7.2.3 Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken

Soweit in der Stellungnahme vom 10.08.2012 Nr. A-Lkr-LIF-7512.24-0 Wertminderungsansprüche wegen Grundstücksan- und -durchschneidungen bzw. des Entstehens ungünstig geformter Restgrundstücke angesprochen wurden, ist auszuführen, dass für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Straßenbauvorhabens, wie Grundverlust usw. gemäß Art. 14 Abs. 3 des GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist. 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; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, NVwZ 2004, 1358 ff.).

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 (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. der einzelnen Einwender.

Es ist ebenfalls nicht Aufgabe des Vorhabenträgers, sinnvolle Bewirtschaftungseinheiten zu bilden. Hierfür stellt das Gesetz Flurbereinigungsverfahren zur Verfügung. Das vom Vorhabenträger ursprünglich angedachte Flurbereinigungsverfahren wurde vom Bayerischen Bauernverband abgelehnt. Soweit sich aufgrund der nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen die Herstellung sinnvoller Bewirtschaftungseinheiten anbietet, wird sich das Staatl. Bauamt Bamberg bemühen, dem zu entsprechen.

Neben der Errichtung von Brückenbauwerken für kreuzende Straßen sind auch drei Überführungsbauwerke zur Wiederherstellung des unterbrochenen landwirtschaftlichen Wegenetzes vorgesehen, und zwar das BW 6-5 bei Bau-km 6+880, das BW 8-2 bei Bau-km 8+670 sowie das BW 9-2 bei Bau-km 9+835. Durch Anordnung der geplanten Brückenbauwerke mit nahezu gleichen Abständen zwischen 600 m und 700 m wird erreicht, dass trotz aller Beeinträchtigungen zumindest keine erheblichen Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr entstehen.

Darüber hinaus entstehen eine große Anzahl an neuen öffentlichen Feld- und Waldwegen parallel zur Trasse der B 173 neu, welche sicherstellen, dass das Wegenetz wieder hergestellt wird.

Im nördlichen Bereich zwischen BW 6-5 und BW 7-1 werden die betroffenen Grundstücke über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 487 der Gemarkung Trieb erschlossen. Dieser öffentliche Feld- und Waldweg besitzt die gleiche Ausbauqualität wie der bestehende Weg an der Südseite dieser Grundstücke. Der Vorhabenträger der B 173 neu ist nur verpflichtet, das von ihm unterbrochene Wegenetz wieder herzustellen bzw. die Zuwegung zu durchschnittlichen Grundstücken wieder zu gewährleisten. Eine Verbesserung der Befestigungsqualität des vorhandenen Weges bzw. vergangene Versäumnisse in der Straßenunterhaltung nachzuholen, bleiben in der Zuständigkeit des Baulastträgers dieses Weges.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes einschließlich der vorgesehenen Querungsbauwerke wird auch auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.7.2.1 verwiesen.

Die Berücksichtigung vorhandener Drainagen ist in den Auflagen A.3.5.3 und A.3.5.4 ebenfalls verbindlich vorgeschrieben.

Größere Verkehrsgefährdungen durch die Gestaltung der Kreuzung bei Bau-km 13+350 werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Durch eine Fahrstreifensubtraktion an der B 173 neu bei Bau-km 12+500 ist die Fahrtrichtung Kronach bereits rund 800 m vor dem Knotenpunkt der St 2208 schon wieder einstreifig ausgebildet. Die zukünftige zulässige Geschwindigkeit im betroffenen Knotenpunktsbereich wird von der zuständigen Verkehrsbehörde (Landratsamt Lichtenfels) geregelt und ist insoweit nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Durch die eingeplante Anordnung einer Lichtsignalanlage an der angesprochenen Kreuzung wird zudem eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Im Zuge der Signalisierung können auch querende landwirtschaftliche Fahrzeuge die Bundesstraße künftig sicher kreuzen. Mit der Lichtsignalisierung kann auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen an dieser Kreuzung mit einer guten Verkehrsqualität abgewickelt werden.

#### 3.5.7.2.4 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg

Soweit in der Stellungnahme vom 23.08.2012 Nr. L-2.2-4354 die grundsätzlichen Einwendungen aus Sicht der Landwirtschaft gegen die nunmehr planfestgestellte Trassenführung der Neubaumaßnahme auf der Grundlage der Variante Süd vorgebracht wurden, wird auf die umfangreichen Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.3.4 und hinsichtlich der Trassenauswahl auf die Ausführungen unter C.3.5.2 Bezug genommen.

Zur Gestaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes wird auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.7.2.1, zur Flächeninanspruchnahme, insbesondere für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept, auf die Ausführungen unter C.3.5.7.2.2 sowie zu den wasserwirtschaftlichen Belangen auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3.3 verwiesen.

Soweit in der Stellungnahme spezifische einzelbetriebliche Probleme angesprochen wurden, so werden diese insoweit behandelt, als sich dabei Planänderungen und –ergänzungen ergeben haben (z.B. Wegequerungen usw.). Entschädigungsforderungen bzw. –regelungen werden allerdings in den noch durchzuführenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt bzw. bei den entsprechenden Einwendungen der privaten

Betroffenen, soweit sie im Anhörungsverfahren entsprechende Einwendungen erhoben haben.

Soweit geltend gemacht wurde, dass bestimmte landwirtschaftliche Betriebe in Redwitz a.d. Rodach (z.B. Einwender P 107 und P 110) nicht durch hohe Mindestabstandsregelungen beeinträchtigt werden dürften, ist festzuhalten, dass evtl. Baubeschränkungszone(n) und Bauverbotszone(n) an Bundesstraßen aufgrund gesetzlicher Regelungen vorgegeben und in § 9 FStrG verankert sind.

Nähere Festlegungen erfolgen demnach zu gegebener Zeit im Zuge des/der konkreten Genehmigungsverfahren(s) zur tatsächlichen Aussiedlung bzw. Erweiterung der angesprochenen Betriebe.

Auf allgemeine Ausbauabsichten ist in der Abwägung nicht abzustellen.

Die Absicht, eine Aussiedlerhofstelle zu errichten, braucht der Vorhabenträger in der Abwägung nur dann ernsthaft zu berücksichtigen, wenn sie sich anhand der Umstände des Einzelfalls als zulässige und naheliegende Nutzungsmöglichkeit sicher prognostizieren lässt. Planungsunterlagen, die eine solche Absicht belegen würden (Baugenehmigungen, Vorbescheide bzw. entsprechende Anfragen oder Anträge an das Landratsamt Lichtenfels), wurden bisher nicht vorgelegt. Im Übrigen ist die Absicht keine grundgesetzlich gesicherte Rechtsposition, sondern ein privater Belang, der angesichts der Notwendigkeit für die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz im gegebenen Fall zurücktreten muss.

Um eine ausreichende verkehrliche Erschließung des Gärtnereibetriebes (des Einwenders P 080) in Trieb auch für große Fahrzeuge (Lkw) sicherzustellen, ist die Anlage des Parallelweges BV-Nr. 79 zwischen Bau-km 7+192 und Bau-km 7+790 geplant.

Der dort beschriebene Wegeaufbau entspricht den bereits genannten Gestaltungsrichtlinien für den ländlichen Wegebau und ist für die vorgesehene Zweckbestimmung als ausreichend zu beurteilen.

Die möglichen Beeinträchtigungen der bestehenden Freiluft-Photovoltaik-Anlage (des Einwenders P 104) BV-Nr. 209 werden ggf. im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren mit dem betroffenen Eigentümer direkt geregelt. Dabei ist davon auszugehen, dass Salz und Abgase Photovoltaikanlagen nicht angreifen. Freiflächenanlagen werden in jüngster Zeit auch verstärkt im Nahbereich von Bundesfernstraßen errichtet. Dabei spielt die Flächengröße offenkundig keine ausschlaggebende Bedeutung.

Die erforderliche Rodungserlaubnis für den betroffenen Waldbestand (Teilfläche 1 -Auwald bei Michelau, Teilfläche 2 südlich Hochstadt bei Bau-km 9+560 -Wald "Hege"-) ist gemäß den Ausführungen unter Teil C.3.5.7.1

und C.3.5.5.4.3 in der erteilten Planfeststellung im Zuge der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit enthalten.

Der Ausgleich bzw. Ersatz für den Verlust an Waldflächen erfolgt im Rahmen des naturschutzfachlichen Ausgleichskonzeptes in erster Linie in Form der Schaffung neuer Laubwaldflächen südlich von Hochstadt sowie der Schaffung von Auwaldstrukturen in der Mainaue bzw. durch weitere bewirtschaftungsintegrierte Maßnahmen.

Hinsichtlich eines evtl. -geringfügigen- Eingriffs in die Staatswaldabteilung Ruheleite ist festzustellen, dass sich die geplante Trasse der verlegten Kreisstraße LIF 13 südöstlich der vorhandenen Bahnbrücke auf dem Straßengrundstück der bestehenden B 173 befindet. Bedingt durch die erforderliche Höhenführung der Verlegungsstrecke der Kreisstraße LIF 13 zur Überquerung der Bahnlinie Bamberg-Hof und der B 173 entstehen neue Straßendämme, welche beidseitig in die bestehende Bepflanzung eingreifen. Die Planung verbleibt jedoch westseitig der B 173 alt weitestgehend auf die Waldrandflächen im Eigentum des Baulastträgers (Fl.Nr. 682/2 Gem. Oberwallenstadt) beschränkt, so dass nur eine sehr kleine Staatswaldfläche von 354 m<sup>2</sup> (Fl.Nrn. 701 und 701/5 Gem. Oberwallenstadt) überbaut wird (näheres hierzu siehe auch Planunterlage 14.1 Blatt 1).

Um -wie gefordert- einen Eingriff in den südwestlichen Waldrand zu vermeiden, wäre eine Trassenverschiebung in Richtung Osten um mehr als 15 m erforderlich. Damit würde der Scheidsbach auf einer Länge von rd. 110 m überbaut werden, was aus ökologischen und naturschutzfachlichen Gründen nicht sinnvoll ist. Bedingt durch die zusätzliche Querungsstelle der Bahn und der B 173 neu wäre durch den veränderten Kreuzungswinkel ein deutlich längeres Überführungsbauwerk erforderlich. Aus wirtschaftlichen und den vorstehend genannten technischen Gründen ist diese Verschiebung abzulehnen.

Bestehende forstwirtschaftliche Wegebeziehungen und Grundstückszufahrten werden im Rahmen der Baumaßnahme wieder neu hergestellt bzw. neu geschaffen.

Die angesprochenen möglichen Entschädigungsansprüche werden ggf. in den noch durchzuführenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Geringfügige Mehrwege und Umwege sind dabei ggf. entschädigungslos hinzunehmen.

Entsprechende Regelungen zur Regelung von Sturmschäden bzw. zur Waldrandunterpflanzung wurden in den Auflagen A.3.5.6 und A.3.5.11 getroffen. Weitere Regelungen hierzu waren im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht zu treffen.

Eine evtl. Entschädigung für betroffene Jagdpächter vollzieht sich auf der Basis der Richtlinien JagdH 01 und bleibt den individuellen Verhandlungen des Vorhabenträgers mit den jeweiligen Jagdgenossenschaften vorbehalten.

Eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht von Waldeigentümern für Waldbäume besteht nur, wenn durch den geplanten Straßenbau ein Eingriff in den bestehenden Waldsaum bzw. Waldbestand erfolgt. In diesem Fall ist der Straßenbaulastträger auch bereit eine entsprechende Ausgleichszahlung zu leisten. Die näheren Regelungen hierzu sind jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu treffen.

Die geforderte Beweislastumkehr wäre eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass jede Partei (hier der Geschädigte) die tatsächlichen Voraussetzungen der für sie günstigen Rechtsnorm darlegen und bei Bestreiten derselben auch nachweisen muss. Es besteht aus der Sicht des Baulastträgers, der die Planfeststellungsbehörde folgt, mangels gesetzlicher Vorgaben keine Veranlassung, individuelle Ausnahmeregelungen bereits im Vorgriff zu vereinbaren. Soweit der Grundstückseigentümer eine neutrale Stelle wünscht, die im Streitfall den Ursachenzusammenhang bindend feststellt, hat sich der Straßenbaulastträger bereit erklärt, diese Feststellungen ggf. durch das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten treffen zu lassen. Die näheren Regelungen hierzu sind jedoch nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu treffen. Eine allgemeine Beweislastumkehr hinsichtlich eintretender Schäden an Waldgrundstücken bzw. an landwirtschaftlich genutzten Grundstücken im Allgemeinen war daher nicht anzuordnen.

Bei einem entsprechenden Kausalitätsnachweis besteht in der Regel eine Entschädigungspflicht des Verursachers für den eingetretenen Schaden.

Die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Coburg geforderte Bilanzierung der beanspruchten (zu rodenden) Waldflächen und evtl. Ersatzaufforstungen ist in der nachfolgenden Aufstellung dargelegt:

<b>Waldrodung</b>	<b>ha</b>	
AS Michelau	6,084	waldähnliche Flächen (Weidengebüsch, junger Auwald, Gras- und Krautfluren, Wasserflächen, Bachlauf) östlich B 173 alt
Anbindung LIF 13	0,035	Mischwald westlich B 173 alt
südlich Hochstadt	0,503	Wald "Hege"
<b>Summe gesamt</b>	<b>6,622</b>	

<b>Waldausgleich</b>		
Maßnahme A8	0,374	Auwald östlich Burgstall
Maßnahme A14	0,667	Feuchtkomplex im Zusammenhang mit vorh. Auwaldbestand
Maßnahme A19	1,547	Auwald nördlich Hochstadt
Maßnahme E1	0,704	Wiederherstellung Wald südlich Hochstadt
Maßnahme E2	0,696	Auwald nördlich Hochstadt
<b>Summe</b>	<b>3,988</b>	

Schwerpunkt der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist naturschutzfachlich aufgrund des FFH- und des Vogelschutzgebietes die Mainau und dort insbesondere die Entwicklung von Feuchtkomplexen sowie von Extensivwiesen. Infolgedessen bleibt der o.g. Waldausgleich deutlich hinter dem vollständigen Umfang der notwendigen Rodung zurück, da die durch die AS Michelau betroffenen waldähnlichen Flächen aus vogelschutzfachlichen Gründen in einer weniger gehölzbetonten Ausrichtung wiederhergestellt werden sollen bzw. müssen.

#### 3.5.7.2.5 Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg

Hinsichtlich der vom Bayer. Bauernverband in seiner Stellungnahme vom 04.09.2012 Nr. 734 LIF-br/gh geäußerten grundsätzlichen Einwendungen sowie zu den Bedenken und Anregungen zum landwirtschaftlichen Wegenetz, zu den wasserwirtschaftlichen Auswirkungen, zum landschaftspflegerischen Begleitkonzept sowie zu den spezifischen einzelbetrieblichen Problemen gilt das vorstehend unter C.3.5.7.2.4 Gesagte. Hierauf wird verwiesen.

Der überbaute Fahrsilo des Einwenders P 048 befindet sich auf dem Grundstück Fl.Nr. 273 der Gem. Hochstadt bei Bau-km 9+920. Die Maßnahmen und Kostentragung sind unter BV-Nr. 145 behandelt. Demnach trägt die Bundesrepublik Deutschland die Abbruchkosten der vorhandenen Anlage. Im Übrigen gilt das Entschädigungsrecht. Die Detailregelungen erfolgen im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen. Im Rahmen dieser Verhandlungen können auch die Regelungen über einen evtl. Ersatzbau und die entsprechenden zeitlichen Horizonte getroffen werden.

Die Baubeschränkungszone und Bauverbotszone an Bundesfernstraßen sind gesetzlich vorgegeben und in § 9 FStrG verankert.

Soweit künftig Aussiedlungsstandorte landwirtschaftlicher Betriebe neu begründet oder bestehende Standorte erweitert werden sollen, sind nähere Festlegungen über die Auflagen bzw. Ausnahmen oder Befreiungen in dem dann durchzuführenden Verfahren zu treffen. Dabei muss es sich dann um konkrete planerische Ausbauabsichten handeln und nicht nur um vage oder vielleicht nur denkbare Ausbaumöglichkeiten.

Die Absicht, eine Aussiedlerhofstelle zu errichten, braucht der Vorhabenträger in der Abwägung nur dann ernsthaft zu berücksichtigen, wenn sie sich anhand der Umstände des Einzelfalls als zulässige und naheliegende Nutzungsmöglichkeit sicher prognostizieren lässt (vgl. BVerwG in BayVBl 1979 S. 568). Planungsunterlagen, die eine solche Absicht belegen würden (Baugenehmigungen, Vorbescheide bzw. entsprechende Anträge an das Landratsamt) wurden nicht vorgelegt. Im Übrigen ist die "Absicht" keine grundgesetzlich gesicherte Rechtsposition, sondern ein privater Belang, der angesichts der Notwendigkeit und dem überragenden öffentlichen Interesse an einer Verlegung und Ausbau der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz zurückgestellt werden muss.

Hinsichtlich der angesprochenen Lärmschutzproblematik wird auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1 verwiesen.

Bei den angesprochenen Aussiedlungsstandorten werden die maßgeblichen Grenzwerte entweder uneingeschränkt eingehalten oder es sind bei manchen Aussiedlungsstandorten keine schützenswerten Wohngebäude vorhanden.

Bezüglich der angesprochenen Beeinträchtigungen der vom Vorhaben betroffenen Jagdreviere werden mögliche Entschädigungsansprüche auf der Basis der Regelungen der JagdH 01 mit den jeweiligen Jagdgenossenschaften im Zuge des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens in individuellen Verhandlungen geregelt.

Gesonderte Wildschutzzäune sind seitens des Vorhabenträgers im Bereich der Neubaustrecke der B 173 neu nicht vorgesehen.

Lediglich im Bereich von Trieb ist geplant, an den dort vorgesehenen Erdwällen noch Schutzzäune aufzusetzen, insbesondere aber zum Zwecke des Kollisionsschutzes mit Vögeln und Fledermäusen.

Die grundsätzliche Frage der Anbringung von Wildschutzzäunen regelt sich nach den verbindlich eingeführten "Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien -WSchuZR- 1985), 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 i.S.d. § 1 Abs. 4 Ziffern 3 und 4 FStrG darstellen.

Unabhängig von dem Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbulasträgers nach bestimmten Kriterien (etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten) unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der bereits zitierten Wildschutzzaun-Richtlinien (WSchuZR) des Bundesverkehrsministeriums vom Juli 1985.

Infolge der Tieflage der Trasse (zum Sicht- und Lärmschutz der B 173 neu) sind aus topografischen Gründen keine eigenständigen Wilddurchlässe unter der Straße möglich. Querungsmöglichkeiten unter der Trasse ergeben sich für das Wild mit der Brücke über die Flutmulde des Scheidsbaches bei Trieb und mit der Brücke über die Mainaue bei Horb. Weitere Wildquerungsmöglichkeiten sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Im Übrigen wird zu diesem Themenbereich auch auf die Ausführungen unter C.3.6.1.2.5 verwiesen.

### 3.5.8 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.5.8.1 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.3.1 wird verwiesen.

Den Stellungnahmen und den darin enthaltenen Forderungen der beteiligten Träger von Versorgungsleitungen, der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schreiben vom 16.08.2012), der PLEdoc GmbH, Essen (Schreiben vom 05.07.2012 Az. 66990), der TenneT TSO GmbH, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg (Schreiben vom 20.07.2012 Az. NLB-VM-li-ID-5797), der E.ON Netz GmbH (nunmehr Bayernwerk AG) (Schreiben vom 23.08.2012 Nr. NE-TLB-Ri), sowie des Abwasserzweckverbandes Marktzeuln-Michelau (Schreiben vom 13.07.2012 Nr. SG 11/rb) wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A.3.1.1 bis A.3.1.5 Rechnung getragen.

Die von diesen Versorgungsträgern geltend gemachten Belange werden damit ausreichend berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sämtliche erforderlich werdenden Anpassungsarbeiten an bestehenden Versorgungsleitungen und Entsorgungseinrichtungen einvernehmlich abgewickelt werden können.

Zur Stellungnahme der TenneT TSO GmbH, Bamberg, vom 20.07.2012 ist noch auszuführen, dass die Querung der B 173 mit den vorhandenen Stromfreileitungen der TenneT TSO GmbH bei Bau-km 10+350 und Bau-km 12+470 erfolgt. Die Maßnahmen selbst und deren Kostentragung sind unter den lfd.Nrn. 150 und 220 im Bauwerksverzeichnis geregelt.

Im Übersichtslageplan Planunterlage 3 Blatt 3, im Bauwerksverzeichnis lfd.Nr. 206 sind -wie ausgeführt- unkorrekte Eigentümerangaben zur 110 kV-Leitung enthalten. Die Daten für die weiteren Planungen werden entsprechend berichtigt (Auflage A.3.1.3)



Der in BV-Nr. 150 beschriebene Mast Nr. 50 der dortigen 380 kV-Freileitung soll nach der Beschreibung im Bauwerksverzeichnis ggf. in Abstimmung mit dem Leitungsträger gesichert werden.

Der Abstand zwischen den an der Geländeoberfläche vermessungstechnisch erfassten Fundamenten dieses Mastes und der geplanten Einschnittsböschung mit einer Regelneigung von 1 : 1,5 beträgt ca. 1,5 m.

Unterlagen zur Ausbildung des bestehenden Mastfundaments stehen dem Vorhabenträger der B 173 neu nicht zur Verfügung. Im Zuge der weiteren Planungen (im Rahmen der Bauausführungsplanung) wird der Vorhabenträger mögliche Optimierungen in der Böschungsausbildung untersuchen und die Standsicherheit des Mastes überprüfen.

Eine Verlegung des Straßen- bzw. des Einschnittsbereichs in nördlicher Richtung ist allerdings aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich.

#### 3.5.8.2 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 3.6.1.1 bis 3.6.1.6 sowie A.3.1.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 17.08.2012 Az. P-2010-3889-1\_S2) 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.

Die in der Stellungnahme genannten Bodendenkmäler und Verdachtsflächen werden bei der Planung entsprechend berücksichtigt.

Im Bereich des Bodendenkmals D-4-5832-0069 und der Verdachtsflächen V-4-5832-0001 und V-4-5832-0002 ist die Errichtung der AS Michelau der B 173 neu mit der verlegten Kreisstraße LIF 13 geplant. In diesen Bereichen befinden sich die geplanten Straßen grundsätzlich in Dammlage. Allerdings entstehen für den Bau der erforderlichen Brücken und Stützwände Baugruben, welche in den bestehenden Untergrund eingreifen.

Auch im Bereich der Verdachtsfläche B-4-5832-0003 östlich von Trieb sind die geplanten Verkehrswege in Dammlage geplant. Abgrabungen entstehen in diesem Verdachtsbereich durch die Anlage der Hochwasserflutmulde des Scheidsbaches und die geplante Herstellung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 7-2.

Im nördlichen Bereich des bekannten Bodendenkmals D-4-5833-0038 befindet sich die geplante Trasse der B 173 in einem Einschnitt. Ein Eingriff ist hier unumgänglich. Eine Verschiebung der Trasse Richtung Norden zum

Schutz des Bodendenkmals ist nicht möglich, da hier die Gebäude einer Gärtnerei bestehen und ein weiteres Heranrücken der Straßentrasse an die Ortschaft Hochstadt planerisch nicht gerechtfertigt und auch nicht gewollt ist. In diesem Bereich sind evtl. Eingriffe durch Einschnittsböschungen und Baugruben möglich.

### 3.5.8.3 Belange des Eisenbahnverkehrs

Die unter Teil A.3.6.2 des Beschlusstextes aufgenommene Auflage berücksichtigt die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, vom 12.07.2012 Nr. 62 140-621 pt/003-2317 # 084. Den darin aufgestellten Forderungen trägt die festgestellte Planung weitgehend Rechnung.

Die bestehenden Seitengräben der Bahnlinie bleiben unverändert erhalten. Ein Eingriff ist hier nicht vorgesehen. Die geplante Stützwand (BW 6-3) an der AS Michelau ist rd. 10,7 m von der südlichen Gleisachse entfernt. Damit bleibt die vorhandene Entwässerung des Bahndammes unverändert bestehen.

Die besondere hydraulische Situation an den Schnittstellen der B 173 neu mit der Bahntrasse hinsichtlich der Standsicherheit des Bahndammes wurde in einem ergänzenden Gutachten vom 05.03.2013 untersucht.

Im Ergebnis wurde dazu Folgendes festgestellt:

Die Wassertiefen zeigen im Hochwasserfall hinsichtlich Höhenlage und Dauer nur minimale Veränderungen zum Bestand. Im Normalwasserfall ist die Situation unverändert. Daher sind durch die Maßnahme keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Durchfeuchtung des Bahndammes zu befürchten.

Die Zunahme der Fließgeschwindigkeit lässt aufgrund der weiterhin geringen absoluten Werte ebenso keine negative Auswirkung auf die Bahntrasse erwarten. Die Bahntrasse ist derzeit mit einer durchgehenden Grasnarbe bewachsen und gesichert. Sollten im Zuge der Baumaßnahme Eingriffe erfolgen, wird anschließend eine Böschungssicherung mit einer durchgehenden Grasnarbe hergestellt. Eine durchgehende Grasnarbe kann gemäß Fachliteraturangaben Fließgeschwindigkeiten von bis zu 1,8 m/s schadlos aufnehmen. Die maximal ermittelten Fließgeschwindigkeiten liegen mit einem Wert von rd. 1 m/s deutlich unter diesem Grenzwert. Somit sind aufgrund der Baumaßnahme keine Erosionserscheinungen am Bahngelände zu erwarten.

Die Auswertung der Schubspannung zeigt im Bereich der Engstelle einen Maximalwert von 80 - 100 N/m<sup>2</sup>. Diese Schubspannungen sind größer als die in der Fachliteratur angegebenen maximal aufnehmbaren Schubspannungen von 30 N/m<sup>2</sup> für Rasen. Somit wäre mit Erosionserscheinungen am Bahnkörper in diesem Bereich zu rechnen. Sicherungsmaßnahmen wurden

jedoch für diesen Bereich bereits vorgesehen. Zur Erosionssicherung im Falle von zu- oder abströmendem Hochwasser des Mains und des Scheidsbaches wird zwischen Bau-km 5+873 und Bau-km 5+910 sowie von Bau-km 6+052 und Bau-km 6+114 der vorhandene Bahndamm mit einem Deckwerk aus Wasserbausteinen, Fugen und Kammern mit kleineren Bruchsteinen und bewuchsfähigem Erdmaterial gefüllt, befestigt. Die aufnehmbaren Schubspannungen von  $> 150 \text{ N/m}^2$  (Literaturangaben) für einen groben Steinwurf liegen über den maximal auftretenden Schubspannungen von  $80 - 100 \text{ N/m}^2$ .

Zusammenfassend hat somit die geplante Bundesstraßenbaumaßnahme (einschl. der vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen) keinen negativen (hydraulischen) Einfluss auf den vorhandenen Bahndamm.

Insgesamt werden die Sichtverhältnisse im Bereich des Anschlusses Michelau durch den Abbruch des bestehenden schmalen Brückenbauwerks EBR 5100/36.442/10.194, das eine lichte Weite von 9,32 m aufweist, verbessert.

Ein Pfeiler des geplanten BW 5-2 (Überführung der verlegten Kreisstraße LIF 13) wird in der Innenkurve der Bahnlinie in Fahrtrichtung Bamberg neu angeordnet. Der Abstand des Pfeilers zur Gleisachse beträgt 5,3 m. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit die Sicht auf einen Vorsignalwiederholer vor dem bestehen Brückenbauwerk weiterhin gewährleistet.

Um ein Befahren von Bahnanlagen zu verhindern, werden an den notwendigen Stellen der geplanten Verkehrswege passive Schutzeinrichtungen nach den aktuell gültigen RPS 2009 angeordnet. Detailplanungen dazu erfolgen allerdings erst im Rahmen der Ausführungsplanung. Da es sich bei der Baumaßnahme um einen Brückenneubau handelt, wird selbstverständlich auch die DIN 1055-9 berücksichtigt.

Die Befürchtungen der DB Services Immobilien GmbH, Nürnberg, in ihrer Stellungnahme vom 17.08.2012 Nr. FRI-NÜR-I 1 SJ-TÖB-NÜR-12-4398, dass die Ausgestaltung des Brückenbauwerkes BW 5-2 (BV-Nr. 7) zu erheblichen Nachteilen bei der künftigen Erneuerung und Erhaltung der Eisenbahnüberführung über den Scheidsbach führen könnte, werden nicht geteilt. Die geforderte Einhaltung eines Mindestabstandes von 30 m ist dazu nicht zwingend notwendig.

Das BW 5-2 liegt komplett neben der Eisenbahnüberführung -EÜ-Scheidsbach. Von Westen her wird es eine direkte Zufahrt von der B 173 zur EÜ Scheidsbach geben. Die für Baumaßnahmen erforderliche Technik kann somit problemlos dorthin transportiert werden. Das BW 5-2 wird zudem in diesem Bereich eine lichte Höhe von über 9 m haben. Eine Erhaltung und auch Erneuerung der EÜ Scheidsbach sind damit gut durchführbar.

Die vorgesehenen Änderungen am Scheidsbachgerinne werden auch nicht zu einer höheren Durchfeuchtung bzw. zu einer darauf zurückzuführenden Schädigung des Bahndammes führen. Der Scheidsbach verläuft zwischen Bahnstrecken-km 36,441 und Bahnstrecken-km 36,584 parallel zur bestehenden Bahnstrecke. Eine Veränderung des grundsätzlichen Bachlaufes ist in diesem Bereich nicht geplant.

Negative (hydraulische) Einflüsse auf den bestehenden Bahndamm sind nicht zu befürchten. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

Künftig werden sich auch die hydraulischen Randbedingungen im Bereich des Scheidsbaches und somit auch der bestehenden Eisenbahn-Überführung nicht dahingehend verändern, dass für dieses Bauwerk die lichten Maße vergrößert werden müssten.

In der ergänzenden Begutachtung der besonderen hydraulischen Situation an den Schnittstellen der B 173 neu mit den bestehenden Bahntrassen wurde festgestellt, dass aufgrund der vorgesehenen Retentionsraumausgleichsmaßnahmen das hydraulische Abflussverhalten des Scheidsbaches unverändert bleibt. Eine Verschärfung des Hochwasserabflusses des Scheidsbaches wird durch die vorgesehene Retentionsraumausgleichsmaßnahme verhindert. Damit erfolgen weder eine Abflussverschärfung noch eine relevante Änderung hinsichtlich des Hochwasserabflusses. Die Forderung nach einer Vergrößerung des Durchlasses infolge der Baumaßnahme an der B 173 neu ist somit nicht begründet.

#### 3.5.8.4 Belange des Landkreises Lichtenfels - Abstufungskonzept für die B 173 alt

Der Landkreis Lichtenfels sprach sich im Schreiben des Landratsamtes Lichtenfels vom 13.08.2012 Az. Abt 3 gegen das vorgesehene Abstufungskonzept für die künftige B 173 alt aus und forderte, diesen Straßenzug insgesamt lediglich zur Staatsstraße abzustufen, da der bisherige Straßenzug nach Fertigstellung der B 173 neu als Bedarfsumleitungsstrecke für die neue Straße dienen wird.

Die Planfeststellungsunterlagen sehen (wie in Planunterlage 7.3 sowie in lfd.Nrn. 3, 93 und 229 BV dargestellt) vor, dass die B 173 alt zwischen der AS Michelau und der Einmündung der St 2191 bei Zettlitz zur Kreisstraße abgestuft werden soll, während sie von der Einmündung der St 2191 bei Zettlitz bis zum Bauende bei der Einmündung der St 2208 bei Redwitz zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der jeweiligen Gemeinde, in deren Gemarkungsbereich diese Straße verläuft, abgestuft werden soll.

Dementsprechend haben sich im Anhörungsverfahren sowohl der Markt Marktzeuln als auch die Gemeinde Redwitz a.d.Rodach gegen die Abstufung

dieses Teilabschnittes der B 173 alt zur Gemeindeverbindungsstraße ausgesprochen.

Die gegen dieses Abstufungskonzept der B 173 alt erhobenen Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Nach § 2 Abs. 4 FStrG ist eine Bundesstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat, unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach dem BayStrWG bestimmt, d.h. es ist eine Abstufung vorzunehmen, die sich nach der tatsächlichen (neuen) Bedeutung des abzustufenden Straßenteilstücks bemisst. Dabei handelt es sich um eine gebundene Entscheidung und nicht um eine Ermessensentscheidung.

Durch den planfestgestellten Neubau der B 173 zwischen dem Zettlitzer Kreuz (Einmündung der B 289 in die B 173) bis zur AS Michelau im Zuge der B 173 neu ersetzt die B 173 neu die bestehende B 173 vollkommen. Der überregionale Durchgangsverkehr wird dabei von der B 173 alt vollständig auf die B 173 neu verlagert.

Die bestehenden St 2191 und 2208 werden jeweils wieder direkt an die B 173 neu angeschlossen. Damit bilden diese beiden Staatsstraßen zusammen mit der B 173 neu wieder ein zusammenhängendes Verkehrsnetz, das bisher und auch weiterhin gemäß Art. 3 Abs. 1 Ziff. 1 BayStrWG dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt ist.

Im Netzzusammenhang mit diesen überörtlichen Straßen im bestehenden Maintal dient die bestehende B 173 zwischen Michelau und Zettlitz (bis Anschluss der St 2191) zusammen mit den dort bereits bestehenden Kreisstraßen LIF 2, LIF 3, LIF 4 und LIF 13 ein Straßennetz, das nahezu ausschließlich nur noch dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Landkreises Lichtenfels bzw. dem Verkehr zwischen den benachbarten Landkreisen Lichtenfels und Kronach dient.

Damit liegt für diesen Abschnitt der B 173 alt eindeutig die tatsächliche Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße vor. Die Abstufung zur Kreisstraße ist damit gerechtfertigt und entspricht dem Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG. Die entsprechende Forderung des Landkreises Lichtenfels wird deshalb zurückgewiesen.

Die Tatsache, dass bei Unfällen oder kurzzeitigen Bauarbeiten oder Straßensperrungen oder bei temporären sonstigen Ereignissen der bisherige Straßenzug der B 173 alt als Umleitungsstrecke für die B 173 neu herangezogen werden kann oder muss, rechtfertigt nicht die Annahme einer höherwertigen Verkehrsbedeutung und damit die Einstufung dieses Straßenabschnittes als Staatsstraße.

In diesem Zusammenhang kann noch erwähnt werden, ohne daraus jedoch zwingende Rechtsfolgen zu schließen, dass der Kreistag des Landkreises Lichtenfels mit Beschluss vom 01.03.1995 -damals allerdings noch zu der damals im Raum stehenden "Bahntrasse" der B 173 neu- sein Einvernehmen zur Abstufung der B 173 alt zwischen Michelau und Zettlitz zur Kreisstraße gegeben hat.

Der weitere Abschnitt der B 173 alt zwischen der St 2191 (bei Zettlitz) und der Einmündung der St 2208 (bei Redwitz a.d.Rodach) ist ebenfalls zu Recht gemäß BV-Nr. 229 zur Abstufung als Gemeindeverbindungsstraße vorgesehen.

Nachdem die B 173 neu den kompletten Durchgangsverkehr der bisherigen B 173 aufnehmen wird und die beiden überregionalen Straßen der St 2191 und St 2208 wieder direkt an die B 173 neu angebunden werden, ist in dem "Zwischenabschnitt" der B 173 alt zwischen diesen beiden Staatsstraßenanbindungen an die B 173 neu künftig allenfalls noch zwischenörtlicher bzw. nachbarlicher Verkehr zwischen den Gemeinden bzw. den Gemeindeteilen von Marktzeuln und Redwitz a.d.Rodach zu erwarten. Damit ist die künftige Verkehrsbedeutung allenfalls einer Gemeindeverbindungsstraße (Art. 46 Ziffer 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 BayStrWG) gegeben.

Die gegen die Abstufung zur GVS erhobenen Einwendungen des Marktes Marktzeuln bzw. der Gemeinde Redwitz a.d.Rodach werden deshalb zurückgewiesen. Die unter Teil A Ziffer 3.6.3 aufgenommene Auflage berücksichtigt die Tatsache, dass der zur GVS abzustufende Straßenteil der B 173 alt im Bereich der beiden Gemeinden Marktzeuln und Redwitz a.d.Rodach verläuft.

Zu den Einwendungen der Gemeinde Redwitz a.d.Rodach gegen die Abstufung dieses Bundesstraßenabschnittes zur GVS ist noch auszuführen, dass das betreffende, zur Abstufung als GVS vorgesehene, rd. 1,6 km lange Trassenteilstück faktisch die St 2208 mit der St 2191 und der Kreisstraße LIF 3 zwar verbindet; es ist jedoch funktional und damit rechtlich weder als Fortsetzung beider Staatsstraßen noch als Fortsetzung der Kreisstraße anzusehen. Nach dem Umstufungskonzept (siehe Planunterlage 7.3) dient dieses Teilstück der B 173 künftig nur noch dem zwischenörtlichen Verkehr zwischen den Gemeinden Redwitz und Marktzeuln. Der überörtliche Verkehr wird -wie bereits ausgeführt- über die AS der St 2208 auf die B 173 neu geführt, um von dort aus in Richtung Kronach oder in Richtung Lichtenfels/Kulmbach weiterzufahren.

Dieses Ergebnis wird auch in der den Planunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung (siehe Planunterlage 1 Anlage 1) bekräftigt. Danach liegt die künftige Verkehrsbelastung der GVS bei rd. 600 Kfz/24 h, während die Belastung beider Staatsstraßen zwischen 5.000 Kfz/24 h und 6.600 Kfz/

24 h liegt. Selbst der Kreisstraßenzug zwischen Michelau und Zettlitz weist unmittelbar vor der künftigen Verknüpfung mit der St 2191 östlich von Zettlitz noch eine Belastung von rd. 1.500 Kfz/24 h auf.

Nach seiner objektiven Zweckbestimmung kommt dem Straßenabschnitt der B 173 alt zwischen Redwitz und Zettlitz nicht die Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße, geschweige denn die Verkehrsbedeutung einer Staatsstraße zu. Es ist nicht erkennbar, dass eine signifikante Anzahl von Verkehrsteilnehmern den Straßenzug über die B 173 alt nehmen wird, um beispielsweise von Redwitz nach Michelau zu fahren, weil sich eine Fahrt über die Verlegungsstrecke der B 173 neu nicht rentieren würde. Entgegen der Auffassung der Gemeinde Redwitz hat die künftige Straße daher keinerlei überregionale Netzfunktion. Auf das Vorliegen eines derartigen Klassifizierungsmerkmals stellt auch der BayVGH in seinen Entscheidungen vom 17.02.2012 (Az. 8 ZB 11.124) und 21.03.2012 (Az. 8 ZB 11.1702) ab.

Auch das zusätzliche Vorbringen der Gemeinde Redwitz vom 25.07.2013 und vom 30.06.2016 vermag an der Gesamteinschätzung und der tatsächlichen Verkehrsbedeutung des fraglichen Straßenabschnitts der B 173 alt nichts zu ändern.

Entscheidend für die künftige Einstufung des betreffenden Straßenteilstückes in die zutreffende Straßenkategorie ist und bleibt die Tatsache, welchen Verkehr der strittige Straßenabschnitt in Zukunft (nach Realisierung des planfestgestellten Straßenneubauvorhabens) aufnehmen soll bzw. tatsächlich aufnimmt, mithin also die Qualität der durch die Straße in Zukunft vermittelten Verkehrsbeziehungen bzw. welche Funktion diese Straße im künftigen Verkehrsnetz hat. Dabei müssen die Verkehrsvorgänge eine gewisse Erheblichkeit und Regelmäßigkeit besitzen. Es mag durchaus sein, dass einzelne Verkehrsteilnehmer die Übereckverbindung als Verbindung zwischen den Staatsstraßen 2191 und 2208 wählen, um von dort aus über das Kreisstraßennetz nach Michelau oder Lichtenfels weiterzufahren. Der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer wird jedoch direkt die jeweiligen Knotenpunkte der Staatsstraßen mit der B 173 benutzen, um nach Michelau oder Lichtenfels zu gelangen. Den Schwerpunkt wird in Zukunft der innerörtliche Verkehr zwischen Redwitz und Michelau bilden. Wer von Marktzeuln nach Kronach will, wird die Übereckverbindung ebenfalls meiden und an der AS der B 289 direkt auf die B 173 neu auffahren.

Soweit die Gemeinde Redwitz auf den geplanten "Endzustand" der B 173 neu abstellt, wird sich an den jetzigen weiträumigen Verkehrsbeziehungen nichts Wesentliches ändern, selbst wenn diese als zweibahnige vierstreifige Bundesstraße bis Kronach weitergeführt werden würde. Es wird auch in diesem Fall wohl immer eine Verknüpfung zwischen der St 2208 an die B 173 in Höhe des Ortsbereiches von Redwitz a.d.Rodach geben. Die gebotene großflächige Betrachtungsweise, wie sie in der Kommentierung von Häußler in Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz,

Loseblattsammlung, Stand Okt. 2015, zu Art. 3 Rdnr. 22 BayStrWG gefordert wird, wurde mithin berücksichtigt.

Die hilfsweise geforderte Abstufung des fraglichen Straßenteilstückes der B 173 alt zur Kreisstraße ist aufgrund der künftigen Verkehrsbedeutung der Teilstrecke nicht gerechtfertigt. Für Kreisstraßen ist charakteristisch, dass dort Verkehrsbeziehungen von mehr als zwei nicht unmittelbar benachbarten Gemeinden abgewickelt werden. Schwerpunkt der Verkehrsbeziehungen auf diesem Abschnitt ist -wie bereits ausgeführt- der zwischenörtliche Verkehr von Redwitz nach Zettlitz (Marktzeuln), also der Verkehr zwischen zwei unmittelbar benachbarten Gemeinden. Bei einer überörtlichen Netzfunktion -die hier gerade nicht gegeben ist- mag es durchaus der Fall sein, dass die Anteile des örtlichen Verkehrs im Verhältnis zum überörtlichen Verkehr hoch sind mit der Folge, dass zunächst fälschlicherweise an die Einstufung zur Gemeindestraße gedacht werden könnte. Auch die prognostizierte Gesamtbelastung des Teilstücks, auf die im laufenden Planfeststellungsverfahren abzustellen ist, rechtfertigt dieses Ergebnis. Gemäß Plan 4 des Verkehrsgutachtens zum Planfeststellungsverfahren (Planunterlage 1 Anlage 2) wird dieses Straßenstück von rd. 600 Kfz/24 h benutzt. In Oberfranken liegt die Durchschnittsbelastung der Kreisstraßen bei etwa 1500 Kfz/24 h.

Die weitere Argumentation der Gemeinde, dass das fragliche Straßenteilstück die einzige Verbindung zwischen den beiden Staatsstraßen 2191 und 2208 wäre, greift ebenfalls nicht durch. So kann beispielsweise auf dem Bundesstraßennetz durch die B 303 neu, auf dem Kreisstraßennetz durch die Kreisstraßen LIF 26 bzw. CO 26 und auf dem kommunalen Straßennetz über die GVS Marktgraitz-Lettenreuth die Ost-West-Richtung befahren werden.

Der oben zitierte Beschluss des BayVGH vom 21.03.2012 (Az. 8 ZB 11.1702) geht insoweit auch nicht ins Leere, da es für die Klassifizierung von Straßen sehr wohl von Bedeutung ist, da die Wahl der zutreffenden Straßenklassifizierung im jeweils anhängigen Planfeststellungsverfahren zu treffen ist (Art. 7 Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Selbst für den Fall, dass der in den festgestellten Planunterlagen vorgesehene direkte Anschluss der St 2208 im Zuge der weiteren Ausbauplanungen der B 173 neu in Richtung Osten wegen der zwischenzeitlich erfolgten Aufnahme des vierstreifigen Ausbaues der B 173 zwischen Zettlitz und Oberlangenstadt in den vordringlichen Bedarf des Fernstraßenbedarfsplanes und wegen seiner Nähe zum höhenfreien Anschluss der B 289 beim Zettlitzer Kreuz an der dortigen Stelle weichen wird sowie ein neuer höhenfreier Anschluss erst weiter in östlicher Richtung (etwa im Zuge der derzeitigen Kreisstraße LIF 21) vorgesehen wird, ändert dies im Ergebnis an der tatsächlichen Verkehrsbedeutung des fraglichen Abschnittes der B 173 alt nichts, da die St 2208 auch in dieser Planung, eben nur etwas weiter in östlicher Richtung, wieder direkt -dann jedoch höhenfrei zusammen mit der Kreisstraße LIF 21-



an die B 173 neu angebunden werden wird. Eine Regelung dieser -dann endgültigen- Änderung des vorhandenen Straßennetzes wird allerdings erst in den Planungen für die östliche Fortführung des vierstreifigen B 173-Ausbaus erfolgen können. Sollte es dann diesbezüglich zu einer -derzeit nicht vorhersehbaren- Änderung der tatsächlichen Verkehrsfunktion des streitgegenständlichen Straßenabschnittes der B 173 alt kommen, könnte dessen Einstufung in dem dann stattfindenden Planfeststellungsverfahren bzw. in einem gesonderten Umstufungsverfahren wieder anderweitig geregelt werden. Derzeit liegen allerdings keine Anhaltspunkte für eine andere Verkehrsfunktion dieses Straßenabschnittes vor.

Da allerdings bei einem Wegfall der direkten Anbindung der St 2208 an die B 173 neu und einer damit einhergehenden erst weiter östlich möglichen Anbindung einer untergeordneten Straße an die B 173 neu nicht auszuschließen ist bzw. es sogar nahe liegt, dass ein Teil des Verkehrs von der bisherigen St 2208, der in Richtung Westen orientiert ist, über diesen GVS-Abschnitt direkt zum Zettlitzer Kreuz fährt, würde sich die Verkehrsbedeutung dieses GVS-Abschnittes möglicherweise wieder ändern. Diesbezüglich wurde unter Abwägung aller Belange nunmehr in Auflage A.3.6.1.2 die Möglichkeit eröffnet bzw. die Verpflichtung des Straßenbaulastträgers aufgenommen, über die -endgültige- Verkehrsbedeutung dieses Straßenabschnittes und somit über dessen Einstufung zeitnah neu zu entscheiden. Damit wird den erhobenen Einwendungen der beteiligten Gemeinden zumindest teilweise entgegengekommen.

Ohnehin wird die Umstufung dieses Abschnittes der B 173 alt erst mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck, d.h. erst nach Verkehrsfreigabe der Neubaustrecke der B 173 wirksam, so dass der bisherige Straßenbaulastträger diesen Straßenabschnitt bis dahin auch weiter unterhält bzw. instandhält. Evtl. Gewährleistungsansprüche aus dem Bauvertrag zum derzeitigen Bau der Bahnbrücke bei Redwitz im Zuge der bestehenden B 173 werden damit auf jeden Fall noch von der Bundesstraßenverwaltung verfolgt bzw. von ihr geltend gemacht.

#### 3.5.8.5 Belange der Gemeinde Hochstadt

Die von der Gemeinde Hochstadt mit Schreiben ihres Bevollmächtigten vom 26.07.2012 Az. 0521 ho/09 Bo vorgetragene grundsätzliche Einwendungen gegen die Planrechtfertigung des planfestgestellten vierstreifigen Ausbaus und die Verlegung der B 173 auf der Grundlage der Variante Süd werden zurückgewiesen. Hierzu wird insbesondere auf die umfangreichen Ausführungen zur Planrechtfertigung, zur Variantenprüfung, zur Umweltverträglichkeitsprüfung sowie zu den grundsätzlichen Einwendungen unter Teil C.2, C.3.4, C.3.5.2 sowie C.3.4.3 Bezug genommen und verwiesen.

Soweit die gemeindlichen Forderungen Lärmschutzbelange betreffen, wird hinsichtlich dieser Einwendungen auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1 und dort insbesondere auch auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1.5 verwiesen.

Im Übrigen ist zu der Stellungnahme der Gemeinde Hochstadt noch Folgendes auszuführen:

Ein geringerer Ausbauquerschnitt als die vorgesehene und planerisch auch notwendige bzw. gerechtfertigte Vierstreifigkeit würde bei allen Varianten (Nord, Mitte und Süd) zu geringeren Eingriffen in ökologisch wertvolle Flächen führen. Jedoch würden die Eingriffe durch alle Varianten trotzdem über der Erheblichkeitsschwelle liegen. Die Auswirkungen auf FFH-Lebensraumtypen durch die Varianten Nord und Mitte würden im Vergleich mit Variante Süd weiterhin größer ausfallen. Im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet wären die raumwirksamen Beeinträchtigungen der geschützten Vögel bei einem geringeren Ausbauquerschnitt bei allen Varianten fast ebenso groß wie bei dem geplanten vierstreifigen Ausbau, so dass weiterhin die Variante Süd die geringeren Auswirkungen auf das bestehende Vogelschutzgebiet aufweisen würde.

Eine Fehlgewichtung des Schutzgutes Mensch in der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. bei der Trassenabwägung ist ebenfalls nicht erfolgt. Hierzu wird im Besonderen nochmals auf die entsprechenden Ausführungen unter C.3.4.3.4 verwiesen. Es ist zutreffend, dass die Variante Süd im Vergleich zu den beiden anderen untersuchten Trassenvarianten die nachteiligsten Auswirkungen auf die Belange des Menschen hat.

Bei der Gesamtabwägung unter Einbeziehung aller beeinträchtigten Schutzgüter, also nicht nur des Schutzgutes Natur und Landschaft oder speziell des Schutzes der Natura 2000-Gebiete, hat sich - unter Berücksichtigung aller vorgesehenen Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen - auch hinsichtlich des Immissionsschutzes ergeben, dass die Trassenvariante Süd in der Gesamtabwägung die "Vorzugsvariante" darstellt, da die Beeinträchtigungen der Belange des Schutzes des Menschen vor Verkehrsemissionen letztlich als noch zumutbar qualifiziert werden, da diese Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen Minderungsmaßnahmen, die sowohl dem Naturschutz als auch dem Immissionsschutz zugute kommen, bei der Gesamtabwägung diese Zumutbarkeitsschwelle nicht (mehr) überschreiten.

Dass bei der Gesamtabwägung aller Belange -wie hier- eine Trassierung gewählt wird, die -im Vergleich zu den übrigen Trassenvarianten- eine ortsnähere Trassenführung in Verbindung mit Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes vorsieht, hat das BVerwG in seinem Urteil vom 14.11.2002 zur "Bahntrasse" bereits in seinem Leitsatz 4 zu diesem Urteil für grundsätzlich zulässig erachtet.

Im Ergebnis ist deshalb nochmals klarzustellen, dass die Entscheidung für die Trassenvariante Süd in einer Gesamtabwägung aller Auswirkungen auf alle betroffenen Schutzgüter gefallen ist und diese nicht allein auf die vergleichsweise geringsten nachteiligen Auswirkungen dieser Trasse auf die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete zurückzuführen ist. Zwar ist gemäß § 34 Abs. 3 Ziffer 2 BNatSchG unter allen zumutbaren Alternativen die mit den vergleichsweise geringsten Auswirkungen auf betroffene Natura 2000-Gebiete zu wählen. Die Schwere der Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete ist allerdings nicht das alleinige Kriterium für eine Trassenentscheidung, sondern erst dann, wenn es mehrere zumutbare Alternativen gibt. Dies war im vorliegenden Fall die Variante Süd. Dass es in dieser Hinsicht auch im Ergebnis unzumutbare Alternativen gibt, die trotz noch geringerer Eingriffe in die vorhandenen Natura 2000-Gebiete dennoch ausgeschlossen werden konnten, ergibt sich z.B. auch aus den Ausführungen zur FFH-Ausnahmeprüfung unter C.3.5.5.1.2.1 und C.3.5.5.1.2.2, in der weitere "Untervarianten" beispielsweise der Variante Nord untersucht wurden, jedoch im Ergebnis als unzumutbare Alternativen i.S.d. § 34 Abs. 2 Ziffer 2 BNatSchG verworfen wurden.

Für den Variantenvergleich steht in erster Linie die Vermeidung von Eingriffen im Vordergrund und erst danach der Ausgleich der nicht zu vermeidenden Eingriffe sowohl in flächenmäßiger als auch in qualitativer Hinsicht. So wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (Planunterlage 16) gerade hinsichtlich des Schutzgutes Mensch -Wohnen und Wohnumfeld- ein Bündel an Auswirkungen ermittelt und in den Variantenvergleich eingestellt.

Daneben wurde auch bei der technischen Planung der Vorzugsvariante Süd alles unternommen, um die negativen Auswirkungen dieser Trasse auf den Menschen soweit als möglich zu reduzieren (z.B. Tieflage der Trasse, trassenparallele Wälle, lärmindernder Fahrbelag).

Das Vorbringen, bei der Untersuchung der Trassenvariante Nord sei die "Trassenbündelung" nicht berücksichtigt bzw. unzutreffend bewertet worden, wird ebenfalls zurückgewiesen.

Bei der Suche nach einer geeigneten Trasse waren neben der "Soll-Vorgabe" der Bündelung von Verkehrswegen gem. § 1 Abs. 5 BNatSchG gem. § 31 ff. BNatSchG auch die Belange des Netzes Natura 2000 in Form des Natura 2000-Gebietsschutzes zu berücksichtigen. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wurden die drei Varianten Nord, Mitte und Süd in einer FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung untersucht (siehe hierzu Planunterlage 12.7.2 Blatt 1), in der sich gezeigt hat, dass die Trassenbündelung der Variante Nord mit der Bahnlinie im Hinblick auf das betroffene FFH-Gebiet keinen Vorteil bringt, da im Bündelungsbereich anfangs kein Schutzgebiet ist und nördlich Hochstadt die Variante Nord auf einer längeren Strecke durch den geschützten Lebensraumtyp 6510 -Magere Flachlandmähwiesen- verläuft. In Planunterlage 12.7.2 Blatt 2 ist ersichtlich,

dass die Variante Nord im Bündelungsbereich mit der Bahnlinie (im Bereich östlich der AS Michelau) im Vogelschutz-Gebiet verläuft und dort, wie auch bereits vom BVerwG (in seinem Urteil vom 14.11.2002 Az. 4 A 15.02) erkannt und darüber hinaus auch durch die aktuellen Vogelerhebungen aus dem Jahr 2011 belegt, die erheblichsten Beeinträchtigungen der geschützten Vogelarten mit sich bringt.

Das Ergebnis der Ausnahmeprüfung ist, dass die Variante Nord im Variantenvergleich die erheblichsten nachteiligen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und das Vogelschutz-Gebiet hat und daher nach § 34 Abs. 2 i.V.m. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG nicht zu wählen war. Somit konnte die Soll-Vorgabe des § 1 Abs. 5 BNatSchG, Verkehrsstrassen zu bündeln, im vorliegenden Fall nicht zum Tragen kommen, da insoweit der Schutz der betroffenen Natura 2000-Gebiete vorrangig gewesen ist.

Die Forderung der Gemeinde Hochstadt, dass der Vorhabenträger der B 173 die Kosten der Änderungsmaßnahmen an gemeindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen zu tragen habe bzw. hierfür gesonderte Verträge abzuschließen habe, wird zurückgewiesen.

Nach den Regelungen des Bauwerksverzeichnisses müssen eine vorhandene Wasserleitung (BV-Nr. 142) sowie zwei Abwasser-Druckleitungen (BV-Nrn. 112 und 155) angepasst bzw. umgebaut werden. Die in den betreffenden BV-Nummern aufgenommenen Regelungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend.

Insofern wird diesbezüglich auch auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.8.1 verwiesen. Danach sind Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens lediglich die durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden oder Betroffenen. Daraus folgt, dass in diesem Verfahren nur über das "Ob und Wie" der jeweiligen Leitungsverlegung zu entscheiden ist. Die aus den geltenden Gestattungsverträgen und/oder sonstigen privatrechtlichen Beziehungen resultierende Kostentragungspflicht ist folglich nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen oder hydrogeologischen Auswirkungen und der hierzu erhobenen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C.3.5.6 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3 verwiesen.

Die auf dem Grundstück Fl.Nr. 271 der Gem. Hochstadt befindliche gefasste Quelle befindet sich im Eigentum des Einwenders P 003. Insoweit bestehen hierzu keine rechtlichen Sicherungen bzw. wasserrechtliche Gestattungen seitens der Gemeinde Hochstadt.

Vor Baubeginn findet eine Beweissicherung mit dem betroffenen Privateigentümer P003 statt. Dabei wird versucht, sofern es die örtlichen Verhältnisse in dem dort bis zu 4,5 m tiefen Einschnitt zulassen, eine Ersatzquellfassung zu schaffen. Ansonsten gelten hier die Vorgaben des Entschädigungsrechts.

Eine Beeinträchtigung der Hochwassersituation für die Gemeinde Hochstadt wird ebenfalls nicht eintreten.

Im Bereich der Querung der B 173 neu mit dem Weihergraben (BV-Nr. 131) befinden sich derzeit faktisch zwei separate Retentionsraumanlagen. Zum einen besteht das derzeit vorhandene Regenrückhaltebecken (BV-Nr. 132) der Gemeinde Hochstadt und zum anderen liegt südlich davon ein wesentlich kleinerer Retentionsraumbereich, der bereits vor Anlage des gemeindlichen Beckens bestand und wahrscheinlich im Zuge der damaligen Flurbereinigung angelegt wurde. Oberhalb des vorhandenen gemeindlichen Hochwasserrückhaltebeckens Weihergraben mit seiner Zuleitung DN 1100 befindet sich eine Überlaufschwelle mit einem Durchlass DN 500. Diese Überlaufschwelle hat die Funktion, das Wasser des Weihergrabens bei Starkregenereignissen im südlichen Waldgrundstück zurückzuhalten, bevor es in das Hochwasserrückhaltebecken gelangt. Aufgrund der vorhandenen Topografie können heute bis zu ca. 45 m<sup>3</sup> Wasser im Bereich des Grabens zurückgehalten werden, bevor eine Überflutung der Überlaufschwelle stattfindet.

Durch den Bau der B 173 neu muss der Zulauf des Weihergrabens in das bestehende Hochwasserrückhaltebecken angepasst werden. Bedingt durch die Höhenlage der neuen Straße ist es erforderlich, den Weihergraben mit einem Durchlass DN 800 zu verrohren (BV-Nr. 131).

Die vorhandenen Rohrzuleitungen zum Becken BV-Nr. 132 werden abgebrochen. Durch Anlage eines neuen Kanals DN 800 gemäß BV-Nr. 131 gelangt das zufließende Wasser aus dem Weihergraben in das Hochwasserrückhaltebecken. Auf der Südseite ist wie bisher die Anlage einer Drossel mit DN 500 geplant. Im weiteren Verlauf besitzt der Kanal einen Durchmesser von DN 800 bzw. DN 900.

Damit ist weiterhin die Rückhaltung von Starkregenereignissen im Süden der B 173 neu möglich. Die Höhendifferenz zwischen der Sohle des Weihergrabens am Beginn der Rohrleitung und dem verlegten öffentlichen Feld- und Waldweg BV-Nr. 130 beträgt rd. 2,1 m und ist damit deutlich größer als im derzeitigen Bestand.

Eine Einleitung von Oberflächenwasser bzw. Straßenabwasser aus dem Entwässerungssystem der B 173 neu in das bestehende Becken der Gemeinde Hochstadt ist allerdings nicht vorgesehen.

Der bisherige Kanal DN 500, der aus östlicher Richtung gesammeltes Wasser aus Felddrainagen dem Weihergraben zugeführt hat, muss ebenfalls verlegt werden. Um die geplante Verrohrung DN 800 (BV-Nr. 131) nicht mit diesem zusätzlichen Wasser zu belasten, wird eine separate Verrohrung DN 500 hergestellt (BV-Nr. 137).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch den Bau der B 173 neu dem Hochwasserbecken der Gemeinde Hochstadt kein zusätzliches Oberflächenwasser zugeleitet wird und dass der überbaute und außer Funktion gestellte Retentionsraum des "Vorbeckens" (mit einem Fassungsvermögen von rd. 45 m<sup>3</sup>) nach Süden verlagert wird und künftig im Bereich der A/E-Maßnahme E1 zu liegen kommt.

Somit kann eine Beeinträchtigung der Funktion des vorhandenen Hochwasserrückhaltebeckens und damit auch eine Verschlechterung der bestehenden Hochwasserabflussverhältnisse für das Gemeindegebiet von Hochstadt ausgeschlossen werden.

Die hierzu -hilfsweise- geforderte Verschiebung der Trasse der B 173 neu von Bau-km 9+000 bis Bau-km 10+000 weiter in Richtung Süden, die auch eine Senkung der Lärmbelastung von Hochstadt bedeuten würde, wird abgelehnt.

Die Trassierung der B 173 neu unterliegt einer Vielzahl von Zwangspunkten im Grundriss und im Aufriss. Um eine deutliche Verschiebung der Trasse im Bereich zwischen Bau-km 9+000 und 10+000 zu erreichen, müsste diese unter Berücksichtigung der Trassierungsrichtlinien (insbesondere Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung - RAS-L) auch wesentlich näher an den Ortsteil Wolfsloch der Gemeinde Hochstadt verschoben werden. Der Eingriff in das amtliche Biotop 137.01 (Wald "Hege" östlich der Kreisstraße LIF 4 bei Bau-km 9+350) wäre deutlich größer als in der festgestellten Planung. Aufgrund des Erfordernisses, die Höhenlage der B 173 neu, auch bei einer nach Süden verschobenen Trasse, ungefähr gleich zu lassen, ist eine vergleichbare Einschnittstiefe im Bereich der Quelle bei Bau-km 10+125 zu erwarten. Der Eingriff in die Wasserzufuhr der Quelle aus den oberen Erdschichten wäre demnach auch bei einer Trassenverschiebung vorhanden.

Zusammenfassend führt die geforderte Verschiebung der optimierten Trasse zu einer Verschlechterung gegenüber der festgestellten Planung.

Zu den hydrogeologischen Gesichtspunkten der festgestellten Planung wird ebenfalls auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3 bzw. auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3.3 verwiesen.

Zu den Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes einschließlich der vorgesehenen Querungsbauwerke mit der

künftigen B 173-Trasse wird auf die Ausführungen unter C.3.5.7 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.7.2 der Gründe verwiesen.

Die Brückenquerschnitte der Überführungsbauwerke für die Kreisstraße LIF 4 (BW 9-1 gemäß BV-Nr. 122), die Kreisstraße LIF 3 (BW 10-1 gemäß BV-Nr. 159) und die GVS (BW 11-1 gemäß BV-Nr. 170) ermöglichen für alle im Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge einen Begegnungsverkehr.

Die Ausbildung der Überführung des öffentlichen Feld- und Waldweges (BW 9-2 gemäß BV-Nr. 140) erfolgt nach dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/1991 (ARS 12/91) für den ankommenden einstreifigen Wirtschaftsweg, d.h. in einer Breite zwischen den Borden von 3,50 m. Dem Verkehrsbedürfnis wird jedoch dadurch entsprochen, dass in unmittelbarer Sichtweite zu den Brückenbauwerken jeweils Ausweichstellen geschaffen werden.

Die Überführungsbauwerke über die Kreisstraße LIF 4 (BW 9-1) und die Kreisstraße LIF 3 (BW 10-1) erhalten jeweils einseitig einen kombinierten Geh- und Radweg. Das Überführungsbauwerk BW 9-2 überführt den vorhandenen Feldweg. Gemäß ARS 12/91 ist hierfür kein gesonderter Geh- und Radweg vorzusehen.

Der spätere Unterhalt der ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwege obliegt nach Art. 54 Abs. 1 BayStrWG bereits aufgrund gesetzlicher Regelung der Gemeinde Hochstadt.

Hinsichtlich der Forderungen nach Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes wird auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1.4 und C.3.5.4.1.5 verwiesen.

#### 3.5.8.6 Belange des Marktes Marktzeuln

Zu dem vom Markt Marktzeuln teilweise abgelehnten Umstufungskonzept für die B 173 alt wird auf die Ausführungen unter C.3.5.8.4 verwiesen. Die hierzu erhobene Forderung, einen Teilabschnitt der B 173 alt nicht zur GVS abzustufen, wird zurückgewiesen. Allerdings wurde mit Auflage A.3.6.3.2 eine entsprechende "Abweichungsklausel" in den Planfeststellungsbeschluss eingefügt, der eine künftige Höherstufung der Straßenkategorie ermöglicht.

Der Anregung, an der Anschlussstelle der B 173 neu mit der B 289 (BV-Nr. 207) neben dem Kreisverkehrsplatz an der östlichen Rampe auch einen Kreisverkehrsplatz an der westlichen Rampe vorzusehen, wird nicht gefolgt.

Der Einsatz von Kreisverkehrsplätzen richtet sich überwiegend nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien. Im Gegensatz zum geplanten Kreisverkehrsplatz an der östlichen Einmündung der Anschlussstellenrampe, welcher sich im Vorfeld der Bebauung der Ortschaft Horb befindet, ist am

westlichen Knotenpunkt aufgrund der Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verbindung unzweckmäßig. Die bevorrechtigte Führung der B 289 ist ausdrücklich erwünscht. Die Leistungsfähigkeit ist dabei nicht eingeschränkt. Durch die ausreichend zur Verfügung stehenden Sichtverhältnisse ist eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet.

Hinsichtlich der erhobenen Forderungen nach einer Verbesserung der vorgesehenen Anlagen und Einrichtungen eines ausreichenden Lärmschutzes wird auf die Ausführungen unter Teil C.3.5.4 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1.4 und C.3.5.4.1.5 verwiesen.

Nachdem im Gemeindebereich von Marktzeuln keine Lärmgrenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind, war der Einsatz einer offenporigen Asphaltdeckschicht (sog. "Flüsterasphalt") mit einem höheren Lärmkorrekturwert im vorliegenden Fall nicht vorzusehen und ebenfalls keine (weitere) Erhöhung der an der Maintalbrücke BW 11-2 (BV-Nr. 188) vorgesehenen beiderseitigen Spritzschutzwände (BV-Nrn. 190 und 191) von 2,40 m auf mindestens 4,00 m Höhe. Diese Spritzschutzwände werden in den schalltechnischen Berechnungen auch entsprechend berücksichtigt (siehe Ziffer 5.1 auf Seite 10 von Planunterlage 11.1). Ebenso sind für das Brückenbauwerk BW 11-2 bereits lärmgeminderte Übergangskonstruktionen vorgesehen (vgl. hierzu auch Auflage A.3.4.2) und demgemäß in den lärmtechnischen Berechnungen ebenfalls berücksichtigt.

Wegen der Kostenbeteiligung des Marktes Marktzeuln für die Änderungen an seinen Ver- und Versorgungsleitungen wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C.3.5.8.1 und C.3.5.8.5 (zu gleichlautenden Forderungen der Gemeinde Hochstadt) verwiesen.

Im Planfeststellungsverfahren wird demgemäß nur über die straßenbaubedingten Folgemaßnahmen an anderen bestehenden Anlagen entschieden, nicht aber über die Kostentragung der hierfür entstehenden Folgekosten.

Die Kostentragung der durch die Baumaßnahme betroffenen Kanaldruckleitung Horb-Marktzeuln bei Bau-km 11+984 ist im Bauwerksverzeichnis nicht unter lfd. Nr. 176, sondern unter BV-Nr. 192 geregelt und richtet sich nach den bestehenden Nutzungsverträgen bzw. nach bürgerlichem Recht.

Die baulichen Maßnahmen und die Kostentragung für die betroffene Wasserleitung DN 125 bei Bau-km 11+997 ist nicht unter der Nr. 177, sondern unter BV-Nr. 193 geregelt. Auch hier wird die Kostentragung nach den bestehenden Nutzungsverträgen bzw. nach bürgerlichem Recht geregelt.



### 3.5.8.7 Belange der Gemeinde Redwitz a.d. Rodach

Zu dem von der Gemeinde Redwitz a.d. Rodach teilweise abgelehnten Umstufungskonzept für die B 173 alt wird auf die Ausführungen unter C.3.5.8.4 verwiesen. Die hierzu erhobene Forderung, einen Teilabschnitt der B 173 alt nicht zur Gemeindeverbindungsstraße abzustufen, wird zurückgewiesen. Die Trennung der einzelnen Zuständigkeiten für die künftige Unterhaltungslast je nach betroffenem Gemeindebereich ist nunmehr in Auflage A.3.6.3 geregelt.

Allerdings wurde mit A.3.6.3.2 nunmehr eine entsprechende "Abweichungsklausel" in den Planfeststellungsbeschluss eingefügt, der eine künftige Höherstufung der Straßenkategorie ermöglicht.

Die Forderung nach Errichtung eines Pendlerparkplatzes bei Redwitz auf Kosten des Vorhabenträgers wird zurückgewiesen.

Gemäß ARS Nr. 06/2012 vom 21.06.2012 sind Mitfahrerparkplätze nur bei Bundesautobahnen von der Bundesstraßenverwaltung in ihre Baulast zu übernehmen. Bei der B 173 neu handelt es sich jedoch um eine Bundesstraße. Somit kann der Vorhabenträger hier nicht tätig werden.

Selbstverständlich wird vom Vorhabenträger die Bildung von Fahrgemeinschaften begrüßt, da dadurch das Straßennetz entlastet, Energie eingespart und nicht zuletzt auch die Umwelt weniger durch Immissionen belastet wird.

Pendlerparkplätze werden jedoch überwiegend von der im Einzugsgebiet wohnenden Bevölkerung genutzt und haben damit in erster Linie lokale Bedeutung. Deswegen ist hier in erster Linie die Gemeinde angesprochen, bei entsprechendem nachzuweisendem Bedarf tätig zu werden.

Um Unterstützung für die Gemeinden zu schaffen hat deshalb auch der Freistaat Bayern die Möglichkeit vorgesehen, Zuschüsse nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) zu erhalten, um derartige Umsteigemöglichkeiten zu realisieren. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens besteht allerdings keine Möglichkeit, den Bau eines Pendlerparkplatzes anzuordnen.

Die erhobenen Forderungen nach Verbesserung der bisher in der Planung vorgesehenen Lärmschutzvorkehrungen werden unter Bezugnahme auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Teil C.3.5.4 und dort insbesondere auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1.4 und C.3.5.4.1.5 zurückgewiesen.

Bei der Bestimmung des Beurteilungspegels findet keine Berücksichtigung von Bahnverkehr statt, da die Berechnung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 des 16. BImSchV sowie den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen

nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen ist. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege findet damit i.d.R nicht statt.

Im gesamten Gemeindebereich von Redwitz a.d. Rodach sind künftig keinerlei Überschreitungen von Lärmimmissionsgrenzwerten zu verzeichnen.

Dabei wurden die relevanten trassennächsten Wohngebäude bzw. Wohnbauflächen untersucht. Darunter sind auch die von der Gemeinde angesprochenen Wohnbauflächen in den Wohn-/Sondergebieten "Untere Flur" und "Am Schrötla" und die geplanten Erweiterungen mit in die Untersuchungen einbezogen worden.

Die Wohngebäude an der Heide 1 und 2 weisen ebenfalls keine Lärmgrenzwertüberschreitungen auf. Für den Immissionsort 67 (An der Heide 1) wurde ein Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts errechnet, der weit unter den maßgeblichen Grenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts liegt. Somit weist auch das nur wenig näher zur Neubautrasse der B 173 gelegene Wohngebäude an der Heide 2 ebenfalls keine Lärmgrenzwertüberschreitungen auf.

Das von der Gemeinde weiter angesprochene mögliche Aussiedlungsvorhaben (des Einwenders P 110) auf dem Grundstück Fl.Nr. 1059 der Gemarkung Redwitz ist planerisch noch nicht konkretisiert und war demnach in diesem Planfeststellungsverfahren (noch) nicht zu berücksichtigen.

Auf allgemeine Ausbauabsichten ist - wie bereits ausgeführt - in der Abwägung nicht abzustellen. Die Absicht, eine Aussiedlerhofstelle zu errichten, muss der Vorhabenträger in der Abwägung nur dann ernsthaft berücksichtigen, wenn sie sich anhand der Umstände des Einzelfalls als zulässige und naheliegende Nutzungsmöglichkeit sicher prognostizieren lässt (vgl. BVerwG, BayVBl 1979, 568). Planungsunterlagen, die eine solche Absicht belegen würden (Baugenehmigungen, Vorbescheide bzw. entsprechende Schreiben oder Anträge an das Landratsamt Lichtenfels) wurden hierzu nicht vorgelegt. Im Übrigen ist die "Absicht" keine grundgesetzlich gesicherte Rechtsposition, sondern ein privater Belang, der angesichts der Notwendigkeit für das Straßenbauvorhaben zurückgestellt werden muss.

Ein etwaiges Baugesuch muss die dann vorhandenen und rechtlichen Gegebenheiten beachten. Es gilt insoweit das Prioritätsprinzip.

Wegen der geplanten Ausführung der Kreuzung der St 2208 mit der B 173 neu wird zunächst auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter Teil C.3.5.7.2.1 verwiesen.

Ein Kreisverkehrsplatz wird in diesem Bereich ebenfalls nicht angeordnet.

Der Einsatz von Kreisverkehrsplätzen richtet sich außerhalb bebauter Gebiete überwiegend nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien. Aufgrund der Funktion der zu verknüpfenden Straßen ist an dieser Stelle eine gleichrangige Verbindung unzweckmäßig. Die bevorrechtigte Führung der B 173 ist hier ausdrücklich erwünscht.

Geeignete Erschließungsmöglichkeiten für geplante Gewerbegebiete der Gemeinde Redwitz östlich und westlich der St 2208 waren im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens seitens des Vorhabenträgers ebenfalls nicht zu berücksichtigen.

Es ist zwar zutreffend, dass die Gemeinde Redwitz a.d. Rodach nördlich der heutigen B 173 beidseitig der St 2208 ein Gewerbegebiet im Flächennutzungsplan dargestellt hat. Ein rechtlich verbindlicher Bebauungsplan besteht aber diesbezüglich nicht. Die verkehrliche Erschließung der beiden Gewerbegebiete ist somit nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Vielmehr hat die Gemeinde Redwitz a.d. Rodach im Zuge der Festsetzungen innerhalb der Bauleitplanung hierfür die entsprechenden planerischen Lösungen zu erarbeiten bzw. zu erstellen. So könnte z.B. das westliche Gewerbegebiet über die B 173 alt verkehrlich erschlossen werden.

Die Unterbrechung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 1054 der Gemarkung Redwitz ist in BV-Nr. 221 geregelt. Danach trägt der Vorhabenträger alle anfallenden Änderungskosten. Der Weg endet künftig beiderseits jeweils an der B 173 neu. Die Gemeinde Redwitz a.d. Rodach bleibt für die verbleibenden Wegeteile kraft gesetzlicher Regelung (Art. 54 Abs. 1 BayStrWG) Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger.

Die Umgestaltung der öffentlichen Feld- und Waldwege Fl.Nrn. 1062 und 1078 der Gemarkung Redwitz ist in lfd. Nrn. 225 und 226 BV geregelt. Hierzu gelten die vorstehenden Ausführungen entsprechend.

Hinsichtlich der notwendigen Änderungen an gemeindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen (BV-Nrn. 223 und 224) gelten die Ausführungen unter C.3.5.8.1 und C.3.5.8.5 (zu gleichlautenden Forderungen der Gemeinde Hochstadt) entsprechend.

Für die gemäß BV-Nr. 222 anzupassende 20-kV-Leitung ist die Bayernwerk AG der zuständige Leitungsträger (bzw. Eigentümer).

Ein über das vorgesehene Ausbauende bei Bau-km 13+600 hinausgehender Ausbau der B 173 ist im hier zu behandelnden Ausbauabschnitt nicht enthalten und somit auch nicht vorgesehen. Bereits in diesem Planfeststellungsabschnitt wurde das ursprünglich vorgesehene Ausbauende beim Zettlitzer Kreuz (Anschluss der B 289) zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit und zur Herstellung einer verkehrsgerechten Verknüpfung mit der B 289 im Zuge einer höhenfreien Anschlussstelle in Richtung Norden bis Redwitz a.d. Rodach in Höhe der Einmündung der St 2208 verschoben. Eine darüber hinausgehende Verlängerung des 3. Bauabschnittes ist u.a. aus haushaltsrechtlichen Gründen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Im Übrigen wird durch das bestandsorientierte nördliche Ausbauende den möglichen Fortführungen im Zuge eines künftigen Ausbaus der B 173 nicht vorgegriffen.

Insoweit war es daher in diesem Verfahren auch noch nicht möglich, für das Industriegebiet Redwitz/Unterlangenstadt bereits eine verkehrsgerechte Anbindung vorzusehen, da das angesprochene Industriegebiet ca. 1,5 km vom derzeitigen Ausbauende entfernt liegt und zudem noch im innerörtlichen Bereich von Redwitz liegt.

Im Übrigen ist es in erster Linie Aufgabe der jeweiligen Gemeinde, eine ordnungsgemäße verkehrliche Anbindung eines Industriegebietes an das weiterführende Straßennetz bauplanungsrechtlich zu regeln.

#### 3.5.8.8 Belange der Stadt Lichtenfels

Die von der Stadt Lichtenfels geforderten Änderungen und Ergänzungen der beiden öffentlichen Feld- und Waldwege BV-Nrn. 61 und 79 im Bereich des Aussiedlerhofes des Einwenders P 092 sind nunmehr gemäß den Auflagen A.3.5.12 und A.3.5.13 in die festgestellte Planung aufgenommen worden.

Die Stadt Lichtenfels hat der Änderung von BV-Nr. 61 mit Schreiben vom 19.04.2016 Az. 6312 ausdrücklich zugestimmt.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Gestaltung des begleitenden Wirtschaftswegenetzes auf die Ausführungen unter C.3.5.7.1 und C.3.5.7.2.1 Bezug genommen und verwiesen, sowie hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Belange auf die Ausführungen unter C.3.5.6 und dort wiederum auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3. Zum Vorbringen aus lärmschutztechnischer Sicht wird zudem auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1 bzw. C.3.5.4.1.4 und C.3.5.4.1.5 verwiesen.

Der weiteren Forderung, Ableitung des Straßenoberflächenwassers aus dem Regenrückhaltebecken 7-2 (BV-Nr. 81) nicht in den Scheidsbach, sondern direkt in Richtung Main abzuleiten, wird allerdings nicht entsprochen.

Bisher gelangt das auf den Verkehrsflächen der B 173 alt zwischen Trieb und Hochstadt anfallende Oberflächenwasser über Seitengräben und Mulden direkt in den Scheidsbach. Durch die geplante Trasse der B 173 neu muss die B 173 alt auf einer Länge von rd. 1 km verlegt werden. In diesem Zusammenhang wird die Entwässerung so umgestaltet, dass den umweltschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Auflagen entsprochen

wird. Dies erfolgt durch die Anlage von neuen Absetz- und Regenrückhaltebecken vor Einleitung in den Vorfluter.

Durch den Einbau einer Drosseleinrichtung im Auslaufbauwerk des Regenrückhaltebeckens 7-2 wird nur die hydraulisch zulässige Wassermenge (7 l/s) dem Vorfluter Scheidsbach zugeführt. Schädliche Auswirkungen sind damit nicht zu erwarten. Im Gegenteil, durch die Rückhaltung und Drosselung der Einleitungsmenge werden die heutigen hydraulischen Verhältnisse deutlich verbessert. Die aufwendige Herstellung von Leitungen zum Main mit einer notwendigen Querung der Bahnlinie Bamberg-Hof ist damit nicht erforderlich.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat diesem Entwässerungskonzept mit Schreiben vom 17.07.2012 auch uneingeschränkt zugestimmt.

### **3.6 Private Einwendungen**

#### **3.6.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden**

##### **3.6.1.1 Flächenverlust, Existenzgefährdung**

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Straßenbauvorhaben beträgt rd. 113,98 ha (B 173 neu plus Ausgleichs- und Ersatzflächen einschließlich Retentionsraumausgleichsmaßnahmen), wobei darin rd. 6 ha bereits bestehende Straßen- und Straßennebenflächen enthalten sind. In dieser Gesamtfläche ist allerdings auch der Bedarf für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie für den Retentionsflächenausgleich (um die bisherigen Hochwasserabflussverhältnisse im Talraum des Maines unter Berücksichtigung des Scheidsbaches nicht nachteilig zu verändern) enthalten.

Die durch den planfestgestellten vierstreifigen Ausbau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen; sie wurden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine schonendere Trassierung zur Verringerung der Grundinanspruchnahme oder anderer Auswirkungen ist wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich.

Das planfestgestellte Neubauvorhaben ist auf der nunmehr dafür vorgesehenen Trasse einschließlich des hierfür konkret vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene Flächenbedarf aus Grundstücken Privater in dem dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wurde auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen auftraten. Letztlich waren jedoch Defizite in allen Bereichen der eingangs geschilderten Zielsetzung als nachrangig einzuordnen.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhalt des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich oder auch gewerblich genutzten Grundstücke war das Interesse am vorgesehenen Straßenneubau höher zu bewerten.

Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich bzw. auch teilweise gewerblich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens im gleichen Umfang zu beeinträchtigen, oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verwirklichen.

Alle übrigen im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Grunderwerb von verschiedenen Beteiligten bzw. von deren Bevollmächtigten aufgeworfenen Einzelfragen (z.B. Ausgleich von Wertminderungen, Bewirtschaftungsschwernisse, Flächenausgleich durch Bereitstellung von Ersatzland, Übernahme von Restgrundstücken, Leistung von Umwegeentschädigungen usw.) sind mit Ausnahme der Frage einer geltend gemachten und belegten Existenzgefährdung grundsätzlich nicht Gegenstand dieser straßenrechtlichen Planfeststellung. Sie sind vielmehr in aller Regel erst im anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu klären. Alle sich darauf beziehenden Forderungen und Einwendungen waren daher in diesem Verfahren zurückzuweisen bzw. für erledigt zu erklären.

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.2 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 auch verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht.

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den genannten Rahmenbedingungen im Planfeststellungsverfahren lediglich den ausdrücklich geltend gemachten und mit entsprechenden Nachweisen belegten Existenzgefährdungen nachzugehen, da für manche landwirtschaftlichen und/oder forstwirtschaftlichen Betriebe der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 des Grundgesetzes), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Nach den Agrarberichten gemäß § 5 Landwirtschaftsgesetz sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allgemeinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist gemäß dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90, juris, danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen (Eigenkapitalbildung) erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein. Soweit eine gesicherte Existenz schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge des planfestgestellten Vorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit grundsätzlich für die vorzunehmende Abwägung von nachrangiger Bedeutung.

Aus dem vorhabenbedingten Landentzug allein kann allerdings auf das Eintreten einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes nicht geschlossen werden. Hierfür sind noch weitere detaillierte Angaben, z.B. über die derzeitige Struktur des betroffenen Betriebes in Form eines betriebswirtschaftlichen Gutachtens und evtl. weitere Erhebungen und Nachweise erforderlich.

Soweit einzelne Betriebe nur allgemein geltend gemacht haben, die vorhabenbedingte Landinanspruchnahme betreffe ihren landwirtschaftlichen Betrieb in existenzieller Weise und sie könnten deshalb keinerlei Grundflächen für die Verwirklichung der Maßnahme entbehren, ohne dafür

überprüfungsfähige Daten oder sonstiges belastbares Zahlenmaterial vorzulegen, konnte dies nicht als stichhaltige Einwendung im Sinne der Prüfung des Eintretens einer möglichen Existenzgefährdung zugrunde gelegt werden. Insoweit wurde in derartigen Fällen davon ausgegangen, dass es in Folge der notwendigen Flächeninanspruchnahme beim Bau des planfestgestellten Straßenneubauabschnittes nicht zum Eintritt einer Existenzgefährdung kommt.

In diesen Fällen sind die sich aus der erforderlichen Grundinanspruchnahme ergebenden Regelungen und Folgen, wie z.B. die Bereitstellung evtl. Ersatzgrundstücke oder auch sonstiger Nebenentschädigungen, in den nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen zu klären.

Macht ein Betroffener nicht die zur Ermittlung einer geltend gemachten Existenzgefährdung erforderlichen Angaben bzw. verweigert er die dazu erforderlichen Angaben, so kann es sich auch in einem evtl. gerichtlichen Verfahren nach dem Grundsatz von Treu und Glauben nicht auf eine unzureichende Berücksichtigung dieser seiner privaten Belange berufen (vgl. BVerwG vom 05.10.1990, Az. 4 C B 1-90, NVwZ-RR 1991, S. 129 oder BayVGH vom 19.10.1993, Az. 8 A 93.40002, juris). Die Planfeststellungsbehörde muss sich dann mit einer überschlägigen Bestandsaufnahme anhand der Flächenverhältnisse begnügen oder zum Mittel der Wahrunterstellung greifen.

Eine Existenzgefährdung, ausgelöst durch den für die Maßnahme erforderlichen Flächenbedarf, haben im Anhörungsverfahren mehrere Landwirte geltend gemacht. Sie haben dabei mehr oder weniger umfangreiche und aussagekräftige betriebsbezogene Angaben zum Beleg dieses Einwandes gemacht.

Die Frage einer Existenzgefährdung land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe als Folge der Landinanspruchnahme durch die Straßenbaumaßnahme beurteilt sich nach dem zu erzielenden Betriebserfolg vor und nach dem Eingriff. Reicht er auch nach dem Eingriff langfristig aus, um die Existenz der Betriebsinhaber zu sichern, ist er auch weiterhin existenzfähig. Neben dem unmittelbaren Verlust bewirtschafteter Flächen finden dabei auch mittelbare Beeinträchtigungen der betrieblichen Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes Eingang, wie sie etwa in Um- und Mehrwegen zu sehen sind. In die Abwägung einzustellen sind daher nicht allein schlichte Substanzverluste, sondern auch strukturelle Beeinträchtigungen des Betriebes als von der Planung hervorgerufene Konflikte.

In der Regel setzt die Annahme einer Existenzgefährdung voraus, dass der betroffene landwirtschaftliche Betrieb vor dem Eingriff dem Kriterium eines Vollerwerbsbetriebes entspricht, also einem Betrieb im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes für Altersversorgung in der Landwirtschaft (GAL). Stellt ein Nebenerwerbsbetrieb eine nachhaltige und relevante



Einkommensquelle dar, ist allerdings auch er zu berücksichtigen (BayVGH, Urteil vom 09.09.2014, Az. 8 A 13.0047, juris). Nach betriebs- und landwirtschaftlichen Gesichtspunkten, die auch im Planfeststellungsverfahren den Maßstab bilden, liegt ein Vollerwerbsbetrieb dann vor, wenn er bei ortsüblicher und ordnungsgemäßer Bewirtschaftung in der Lage ist, ein Bewirtschaftungsergebnis (Betriebsgewinn) zu erzielen, das den angemessenen Lebensunterhalt der Bewirtschafterfamilie und eine Eigenkapitalbildung ermöglicht, die eine längerfristige Betriebsentwicklung gewährleistet.

Nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, NVwZ 2010, 1295) kann nach allgemeiner und durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung der Verlust von bis zu 5 % der Betriebsfläche (Eigentumsflächen und langfristig gesicherte Pachtflächen) einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht in seiner Existenz gefährden. Die Planfeststellungsbehörde kann regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes nicht eintritt (vgl. etwa VGH München, VGHE 58, 155 (164)). Es ist auch zu prüfen, ob der betroffene Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Denn straßenrechtliche Planungen sind auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf eine längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben außer Acht gelassen), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen.

Des Weiteren führt das BVerwG im o.g. Urteil aus, dass bei einem Betrieb, der einem wenige Jahre vor dem Eintritt in das Rentenalter stehenden Landwirt voraussichtlich bis zum Eintritt in das Rentenalter eine ausreichende - möglicherweise nur bescheidenen Ansprüchen genügende - Lebensgrundlage vermittelt, betriebswirtschaftliche Kategorien wie Eigenkapitalbildung oder Faktorentlohnung bei der Beurteilung der Existenzfähigkeit keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen dürfe, wenn ein solcher Betrieb derzeit und auf absehbare Zeit immerhin eingeschränkt existenzfähig ist, und dass auch berücksichtigt werden müsse, dass evtl. Zahlungsansprüche des Betroffenen in der Höhe schwanken und Agrarbeihilfen in der Vergangenheit wechselhaften agrarpolitischen Entscheidungen der Europäischen Union unterworfen waren. Dies ändere aber nichts daran, dass sie trotzdem im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Begutachtung zu berücksichtigen sind.

Wird ein Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandbereitstellung im Rahmen planerischer Abwägung rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz

ernsthaft gefährdet ist und dem Vorhabenträger Ersatzland zur Verfügung steht. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung ab, so muss die Behörde dies als zu beachtenden privaten Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in ihre Abwägung einstellen. Sie darf nicht die Augen vor der Tragweite ihrer Entscheidung verschließen, wenn sie zur Verwirklichung der Planungsziele die Zerstörung einer wirtschaftlichen Existenz in Kauf nimmt. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde darüber Klarheit verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Denn dies kann - anders als bei einer Geldentschädigung - für das Gewicht, welches sie dem privaten Belang im Rahmen ihrer Abwägung beimisst, von Bedeutung sein. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis einer Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18/98, juris).

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Würdigung der im Anhörungsverfahren geltend gemachten Existenzgefährdungen auf die jeweiligen Prüfungen des vom Vorhabenträger beauftragten amtlichen Sachverständigen. Diese wurden als inhaltlich schlüssig und fehlerfrei nachvollzogen. Tatsachenermittlung, Argumentation und Schlussfolgerung des amtlichen Sachverständigen sind vorliegend jeweils frei von Widersprüchen oder Denkfehlern. Die Planfeststellungsbehörde konnte sich daher die Prüfungsergebnisse des amtlichen Sachverständigen zu eigen machen.

Die nach den vorstehenden Kriterien von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Überprüfung hat folgendes ergeben:

Der Betrieb des Einwenders P 003 stellt einen existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb dar. Dieser verliert durch den Bau des planfestgestellten Vorhabens insgesamt rd. 8,44 ha an Eigentums- und langfristigen Pachtflächen, was in etwa einem Landverlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen von 8,25 % entspricht. Der Gesamtdeckungsbeitragsverlust sowie die Kosten für Umwege und Schäden durch Grundstücksan- und -durchschneidungen führen dazu, dass der Betrieb in eine negative Eigenkapitalbildung rutscht und somit auf Dauer nicht mehr existenzfähig ist. Somit ist dieser Betrieb durch den Bau der B 173 neu in seiner Existenzfähigkeit bedroht, wovon der Vorhabenträger gemäß Auflage A.3.7.1 auch im Grunderwerbsverfahren auszugehen hat. Ihm wurde insoweit auch ein grundsätzlicher Ersatzlandanspruch eingeräumt wurde, der sicherstellen soll, dass der Betrieb auch künftig als landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb weitergeführt werden kann.

Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders P 092 wurde zum Zeitpunkt des Anhörungsverfahrens als sog. "Vater-Sohn-GbR" geführt, wobei der Vater bereits damals signalisiert hat, dass er zum 01.07.2013 aus dieser Gesellschaft ausscheiden wolle. Der Vater war zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens am 28.02.2013 bereits 61 Jahre alt und hat damals bereits signalisiert, dass er künftig gesundheitsbedingt nicht mehr dem Betrieb als Arbeitskraft zur Verfügung stehen könne und er aus diesem Grunde bereits zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung von der landwirtschaftlichen Alterskasse schon Rente beziehen könnte. Nachdem der Vater nunmehr bereits fast 65 Jahre alt ist und somit bereits das durchschnittliche Alter erreicht hat, das einem gesetzlich Versicherten den Eintritt in den Ruhestand ermöglicht, wurde für die Beurteilung der Existenzfähigkeit seitens der Planfeststellungsbehörde letztlich dieser Fall des Ausscheidens des Vaters aus der gemeinsamen GbR zugrunde gelegt. Danach sind für die Beurteilung der Existenzgefährdung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes nunmehr auch die angenommenen Altenteilsleistungen an den Vater und dessen Arbeitsleistung, die künftig durch die Einstellung einer Fremdarbeitskraft kompensiert werden müssen, vom landwirtschaftlichen Betrieb mit zu erwirtschaften. Das eingeholte Sachverständigengutachten ging bereits zum Zeitpunkt seiner Erstellung auf beide möglichen Betriebsszenarien ein, einmal den weiteren Bestand der "Vater-Sohn-GbR" und zum anderen das Ausscheiden des Vaters aus dem gemeinsamen Betrieb.

Ohne den vorhabenbedingten Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb stellt dieser in beiden "Szenarien" einen existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb dar.

Dieser Betrieb verliert durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben insgesamt rd. 17,61 ha landwirtschaftliche Nutzflächen, davon ca. 12,01 ha Ackerland sowie 5,60 ha Grünland. Der ermittelte Deckungsbeitragsverlust aus dieser Flächeninanspruchnahme sowie die Bewirtschaftungsmehraufwendungen durch An- und Durchschneidungen sowie Mehrwege führen dazu, dass der künftige tatsächliche Gewinn im Falle des unveränderten Fortbestehens der GbR deutlich über dem für die weitere Existenzfähigkeit notwendigen Gewinn liegt. Für den nunmehr bereits zugrunde gelegten Fall des Ausscheidens des Vaters aus der "Vater-Sohn-GbR" sinkt allerdings der nachhaltige Gewinn merklich unter den notwendigen Gewinn, so dass dieser Betrieb nur durch laufende Kapitalzufuhr von außen aufrecht erhalten werden kann. Da dies auf Dauer wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, ist auch bei diesem Betrieb eine Existenzgefährdung anzunehmen. Mit Auflage A.3.7.1 wurde somit auch diesem Betrieb ein grundsätzlicher Ersatzlandanspruch für die anschließenden Grunderwerbsverhandlungen eingeräumt, der sicherstellen soll, dass dieser Betrieb auch künftig als Vollerwerbsbetrieb weitergeführt werden kann.

Das Staatl. Bauamt Bamberg verfügt derzeit allerdings noch nicht über ausreichend Ersatzland, das diesen beiden existenzgefährdeten Betrieben im

Grunderwerbsverfahren zur Verfügung gestellt werden könnte. Er bemüht sich allerdings bereits seit geraumer Zeit (z.B. auch durch Schaltung von Zeitungsannoncen) landwirtschaftliche Grundstücke freihändig zu erwerben. Somit ist gegenwärtig noch nicht sicher und auch nicht mit Sicherheit abschätzbar, ob es im folgenden Entschädigungsverfahren überhaupt gelingen wird, die Existenzgefährdung des einen oder des anderen oder auch beider Betriebe durch Ersatzlandgestellung abzuwenden. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde sind jedoch die Belange, die für die Verwirklichung des Straßenneubauvorhabens sprechen, so gewichtig, dass sie als zwingende Gründe des öffentlichen Wohls anzusehen sind, und sie den Bau des festgestellten Straßenbauvorhabens auch dann noch rechtfertigen, wenn die Existenz eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes oder schlimmstenfalls aller beider angesprochenen Vollerwerbsbetriebe dadurch dauerhaft vernichtet würde. Diesbezüglich wurde in Auflage A.3.7.1 auch vorgesehen, dass der Betrieb/beide Betriebe notfalls ganz abzulösen sind. Der Fall, dass letztlich beide Betriebe ganz abzulösen sind, wird allerdings wahrscheinlich nicht eintreten, da bereits bei der -ebenfalls voraussichtlich nicht notwendig werdenden- Ablösung eines der beiden betroffenen Vollerwerbsbetriebe dem Vorhabenträger so viel nicht von der Baumaßnahme beanspruchte landwirtschaftliche Nutzflächen zur Verfügung stehen werden, dass damit ausreichende Ersatzlandflächen für andere stark betroffene landwirtschaftliche Betriebe bereitgestellt werden könnten. Im Rahmen der Planaufstellung wurden bereits die sich bietenden Möglichkeiten der Eingriffsminimierung genutzt. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgte mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 3.5.12 bis 3.5.14 (zusätzliche Wegeverbindungen) sowie Ziffer 3.7.5 (Überlassung einer verbleibenden Restfläche) eine nochmalige Reduzierung der Eingriffe in die landwirtschaftlichen Betriebe der Einwender P 003 und P 092. Eine weitere Minimierung der Eingriffe in die landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. in die Betriebsstrukturen dieser beiden betroffenen Vollerwerbsbetriebe ist allerdings nicht mehr möglich. Eine Zerstörung der örtlichen landwirtschaftlichen Struktur liegt dabei dennoch nicht vor, selbst wenn einer der beiden betroffenen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe abgelöst werden müsste. Denn die nicht vom Bauvorhaben beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen (des abgelösten Betriebes) würden weiterhin in der landwirtschaftlichen Nutzung (z.B. als Tauschgrundstücke für andere betroffene Landwirte) verbleiben.

Im Ergebnis ist somit nochmals ausdrücklich festzustellen, dass die für die Verwirklichung des Bauvorhabens im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit als so gewichtig einzustufen sind, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange der betroffenen beiden Vollerwerbslandwirte durchsetzen würden, selbst wenn es dadurch zu einer oder (schlimmstenfalls) zwei Existenzvernichtungen landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetriebe kommen würde.

Das Vorliegen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens

wurde auch von der Europäischen Kommission im Zuge der EU-Vorlage nach § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG im Rahmen der FFH-Ausnahmeprüfung anerkannt.

Es spricht vieles dafür, dass es im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen in beiden Fällen zu einer einvernehmlichen Lösung kommen wird, die einen weiteren Bestand und Betrieb der beiden betroffenen Vollerwerbsbetriebe zulässt und auch für die Zukunft gewährleistet.

Die detaillierten Unterlagen zur Beurteilung der vorstehend genannten und auch der nachfolgend noch aufgeführten Betriebe sowie die Identitäten der einzelnen Betriebsinhaber befinden sich in den Akten der Planfeststellungsbehörde. Detailliertere Angaben hierzu waren -nicht zuletzt aus Datenschutzgründen- in diesen Planfeststellungsbeschluss nicht aufzunehmen.

Der Einwender P 018 ist lediglich mit einer beanspruchten Eigentumsfläche von 1.192 m<sup>2</sup> aus dem Grundstück Fl.Nr. 468 der Gemarkung Marktzeuln betroffen. Das von ihm weiter angeführte Grundstück Fl.Nr. 410 der Gemarkung Hochstadt ist allerdings von der Planung nicht betroffen. Den mit Schreiben vom 21.01.2013 übersandten einzelbetrieblichen Erhebungsbogen hat der Eigentümer nicht zurückgeschickt.

In der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.10.2009, Az. 7 KS 32/08, juris) ist anerkannt, dass Betroffene gemäß § 17a Nr. 7 Satz 1 FStrG a.F., nunmehr Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG, eine Mitwirkungspflicht im verwaltungsbehördlichen Verfahren haben, wenn sie die Möglichkeit einer gerichtlichen Überprüfung der Planung haben wollen. Dieser Mitwirkungspflicht ist der Einwender P 018 nicht nachgekommen. Es wird insofern unterstellt, dass diesem Betrieb keine Existenzgefährdung droht und der Umstand der Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 468 der Gemarkung Marktzeuln nur untergeordnet abwägungsrelevant ist.

Der Flächenverlust an Eigentumsflächen ist dabei so gering, dass eine Existenzgefährdung durch den Entzug von Eigentumsflächen ausgeschlossen werden kann. Die Voraussetzungen für das Eintreten einer Existenzgefährdung liegen somit nicht vor. Der Einwand der Existenzgefährdung ist deshalb zurückzuweisen. Ein Anspruch auf Ersatzland besteht somit nicht.

Der Betrieb des Einwenders P 045 ist eine Erwerbsgärtnerei mit rd. 15 Beschäftigten, die vor längerer Zeit aus Hochstadt ausgesiedelt ist und nunmehr direkt nördlich der B 173-Neubautrasse ca. bei Bau-km 9+200 zu liegen kommt.

Aus dem Betriebsgrundstück Fl.Nr. 140 der Gemarkung Hochstadt wird eine Fläche von 284 m<sup>2</sup> (bei einer Gesamtfläche von 16.170 m<sup>2</sup>) für den Bau der B 173 neu benötigt.

Eine Existenzgefährdung durch die Flächeninanspruchnahme bzw. hinsichtlich der weiter befürchteten Nachteile durch den Neubau der B 173 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten.

Nördlich des Gartenbaubetriebes grenzt bereits wieder ein Baugebiet von Hochstadt an. Östlich des Betriebes verläuft die Kreisstraße LIF 4, südlich des Betriebsgeländes wird die B 173 neu verlaufen. Eine mögliche Erweiterung des Betriebes ist künftig nach wie vor in Richtung Westen (z.B. auf dem Grundstück Fl.Nr. 142 der Gemarkung Hochstadt) möglich, eine weitere - allerdings geringere - Ausdehnungsmöglichkeit wäre auch in Richtung zur Kreisstraße LIF 4 möglich (Grundstück Fl.Nr. 143 der Gemarkung Hochstadt).

Hinsichtlich des Bestandes der Gewächshäuser und dessen Glasflächen sowie der Eignung des gesammelten Dachabwassers als Gießwasser für den Gartenbaubetrieb wurden gemäß Auflage A.3.7.6 Beweissicherungsmaßnahmen angeordnet, die eine evtl. vorhabenbedingte Schädigung oder Beeinträchtigung belegen können. Sofern tatsächliche Schäden oder Beeinträchtigungen eintreten, sind diese allerdings in gesonderten zivilrechtlichen Entschädigungsverhandlungen auszugleichen.

Im Übrigen gelangt durch den Betrieb der Straße verändertes Niederschlagswasser (z.B. Salzwasser) planmäßig nicht auf benachbarte Flurstücke. Ein nennenswerter Eintrag von Salz oder anderen Stoffen kann allerdings über Sprühhahnen auf angrenzende Flurstücke erfolgen, wenn der Abstand weniger als 5 m zum Fahrbahnrand beträgt. Der Abstand der angrenzenden Flurstücke zum Straßenrand beträgt aber in Dammlage regelmäßig mindestens 7,50 m (Bankett 1,50 m, Böschung 3,00 m, Mulde 2,00 m, Grenzabstand 1,00 m). Ein Nachteil oder Schaden durch den Betrieb der Straße ist daher für den Betrieb des Einwenders nicht zu erwarten.

Sollte dennoch ein vermeintlicher Schaden (z.B. Salzscha den usw.) durch den Bestand oder den Betrieb der B 173 neu entstehen und vom Einwender oder einem anderen Betroffenen geltend gemacht werden, wird dieser vom Straßenbaulastträger geprüft und ggf. entschädigt.

Hinsichtlich des vom Einwender verwendeten Gießwassers aus gesammeltem Regenwasser von Dachflächen besteht kein rechtlicher Anspruch auf eine bestimmte Menge bzw. auf einen - unbelasteten - Zustand. Diese Entschädigungsforderungen werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Lärm- und sonstigen Immissionsbelastungen wird auf die Ausführungen unter C.3.5.4.1 und C.3.5.4.2 sowie C.3.5.4.3 verwiesen.

Die Befürchtung eines verstärkten Schattenwurfes und damit einhergehend nachteiliger Auswirkungen auf den Pflanzenwuchs wurden ebenfalls untersucht. Danach wird allenfalls nur der äußerste Süden des Betriebsgrundstückes im Winter leicht beschattet; nachteilige Auswirkungen auf den Gartenbaubetrieb ergeben sich dadurch nicht.

Zum weiter vorgebrachten Punkt der Entlüftung und dem befürchteten Luftstau ist anzumerken, dass insoweit kein Rechtsanspruch auf eine unverbauete Landschaft besteht. Sollte es zu einer Beeinträchtigung wegen Luftstau kommen, ist dieser entschädigungslos hinzunehmen.

Eine übermäßige Beeinträchtigung von lichtempfindlichen Pflanzen durch Fahrzeugscheinwerfer ist ebenfalls nicht zu befürchten. Lichtempfindliche Pflanzen sind vom Gartenbaubetrieb ohnehin bereits naturgemäß gegen übermäßige Lichteinwirkungen (Sonneneinstrahlung bei Tage) zu schützen.

Daher würde bereits ein diesbezüglicher Entschädigungsanspruch durch eine geringfügige Lichteinwirkung durch Fahrzeugscheinwerfer bei Nacht ins Leere laufen. Im Übrigen befindet sich der Betrieb hinter einem rd. 2,8 m hohen Lärmschutzwall an der B 173 neu. Die schwach befahrene Kreisstraße LIF 4 wird mit einem Überführungsbauwerk über die B 173 geführt. Eine negative Dauerbelichtung findet somit nicht statt.

Dass an die künftige B 173 angrenzende Grundstücke während der Bauzeit beeinträchtigt werden, ist nicht von der Hand zu weisen. Die Befürchtung, dass die Gewächshäuser (Entfernung zur B 173 neu-Trasse > 20 m) durch Baustellenverkehr unzumutbar beeinträchtigt werden, ist ebenfalls unbegründet. Der Erdtransport/Baubetrieb findet weitgehend auf dem Baufeld statt. Die Trasse wird bei übermäßiger Staubentwicklung mit Fahrzeugen bewässert, um die Staubbildung zu minimieren.

Objektiv gesehen liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Bau der B 173 neu unmittelbar zu einem ins Gewicht fallenden Kundenwegfall führt. Insoweit wären erhebliche Umsatzverluste durch die Straßenneubaumaßnahme nicht zu erwarten. In eine -subjektive- Rechtsposition des Inhabers des Gartenbaubetriebes wird insoweit nicht eingegriffen. Demnach sind diesbezüglich auch keine subjektiven Entschädigungsansprüche gegeben.

Im Ergebnis liegen für den Gartenbaubetrieb des Einwenders P 045 keine Gesichtspunkte für das Eintreten einer Existenzgefährdung durch den Bau und den Betrieb der B 173 neu vor.

Gegenüber dem derzeitigen Zustand, bei dem die vorhandene Zufahrt aufgrund der vorherrschenden engen Platzverhältnisse nur mit kleinen Fahrzeugen ausreichend befahren werden kann, wird die künftige

Zufahrtsmöglichkeit deutlich verbessert, da die Zufahrt künftig sogar für einen Sattelzug möglich sein wird.

Fahrbahnwasser der B 173 neu bzw. der geänderten Kreisstraße LIF 4 wird dem Betriebsgrundstück des Einwenders ebenfalls nicht zugeleitet. Insoweit sind auch diesbezüglich keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Der Vollerwerbsbetrieb des Einwenders P 048 verliert durch die planfestgestellte Baumaßnahme rd. 4,88 ha, davon etwa 1,93 ha Eigentumsflächen (einschl. zu erwerbender unwirtschaftlicher Restflächen) sowie rd. 2,95 ha langfristige Pachtflächen.

Würde man die Pachtverträge mit einer Restpachtdauer von 5 Jahren bis zu 100 % als existenzsichernd bewerten, eine Pachtdauer von 4 Jahren zu 75 %, eine Pachtdauer von 3 Jahren zu 50 % und kürzere Pacht dauern mit 0 %, so würde sich der Flächenverlust für die langfristig gepachteten Flächen auf rd. 2,53 ha reduzieren.

Der gesamte Landverlust beträgt in diesem Fall rd. 4,46 ha. Dies würde im Ergebnis einen Verlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen von 4,54 % bzw. im letzteren Fall von rd. 4,15 % bedeuten.

In beiden Fällen läge der Verlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen unter dem Schwellenwert von 5 %. Damit kann aufgrund der hierzu ergangenen obergerichtlichen Rechtsprechung davon ausgegangen werden, dass der gesamte landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb des Einwenders P 048 durch die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme nicht existenzgefährdet ist. Wegen der geringen Viehdichte dieses Betriebes ergeben sich durch die Flächeninanspruchnahme auch keine Probleme hinsichtlich Gülleausbringung oder Futtergewinnung. Eine weiter vertiefte betriebswirtschaftliche Prüfung der Auswirkungen auf den Betrieb war damit nicht erforderlich. Die betriebliche Beeinträchtigung des Vollerwerbsbetriebes des Einwenders P 048 wird seitens der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis als zumutbar und für den Betriebsinhaber letztlich als hinnehmbar qualifiziert.

Nachdem eine Existenzgefährdung im vorliegenden Fall zu verneinen ist, handelt es sich hinsichtlich der Inanspruchnahme betrieblicher Flächen für die Baumaßnahme um ein enteignungsrechtliches Problem, das dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten ist. Hiernach ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung bzw. Grundinanspruchnahme eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit dem Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.



Bei dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders P 064 handelt es sich nach dem Schreiben seines Bevollmächtigten vom 13.02.2013 um einen Zuerwerbsbetrieb. Das Haupteinkommen dieses Betriebes wird somit nicht durch den landwirtschaftlichen Betrieb erzielt. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des BayVGH (Urteil vom 09.09.2014, Az. 8 A 13.0047, juris), dass ein Nebenerwerb zu berücksichtigen ist, wenn er eine nachhaltige und relevante Einkommensquelle darstellt, ergibt sich hier nichts anderes. Der Bevollmächtigte des Einwenders hat mit Schreiben vom 26.07.2012 geltend gemacht, dass ca. 7.130 m<sup>2</sup> landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft entzogen würden. Dies ergibt bei einer Betriebsfläche von 20 ha weniger als 5 % und wäre daher nach den oben dargestellten Grundsätzen auch im Falle eines Vollerwerbsbetriebs als nicht existenzgefährdend zu behandeln. Die Flächeninanspruchnahme aus diesem Betrieb ist damit nicht gesteigert abwägungsrelevant.

Nach dem planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 14.2) ist der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders P 069 mit keinen Eigentumsflächen von der Baumaßnahme betroffen.

Den mit Schreiben vom 21.01.2013 übersandten einzelbetrieblichen Erhebungsbogen hat der Eigentümer nicht zurückgesandt.

Doch bereits die Tatsache, dass der Einwender keine Eigentumsflächen für die Baumaßnahme verliert, rechtfertigt die Annahme, dass hier keine Existenzgefährdung vorliegt. Wegen der mangelnden Mitwirkung des Betroffenen gelten die vorstehenden Ausführungen zu Einwender P 018 entsprechend.

Der Betrieb des Einwenders P 080 stellt ebenfalls eine Erwerbsgärtnerei dar, die auf den Grundstücken Fl.Nrn. 479 und 480 der Gem. Trieb betrieben wird und deren Betriebsflächen durch die neue B 173 durchtrennt werden. Auf dem künftigen nördlich der B 173 neu verbleibenden Grundstücksteil befinden sich keine Gewächshäuser, aber zum Teil Freilandkulturen und Obstbäume. Auch zum Heizen verwendetes Holz wird auf diesem Grundstücksteil gelagert und aufbereitet. Zum Erreichen dieses Grundstücksteils ergeben sich künftig allerdings Mehrwege, die in den noch durchzuführenden Grunderwerbsverhandlungen zu regeln sind.

Da allerdings die Grundstücksflächen, die durch den Bau der B 173 neu entzogen bzw. abgeschnitten werden und für den Betrieb und den Betriebsgewinn lediglich von untergeordneter Bedeutung sind, wird im gegebenen Fall keine durch den Bau der B 173 neu ausgelöste Existenzgefährdung eintreten. Der Betriebsinhaber kann somit im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens auf die noch folgenden Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsverhandlungen verwiesen werden.

Die von ihm gewünschten Leerrohre unter der B 173 neu zu einer evtl. Versorgung des nördlichen Grundstücksteils sind in Auflage A.3.7.8 vorgesehen. Auch könnte ggf. -soweit die Grunderwerbsverhandlungen darauf hinauslaufen- die in BV-Nr. 51 vorgesehene Wand mit 4,00 m Höhe im Bereich des benachbarten Aussiedlerhofes -ggf. im Rahmen des Baues des zusätzlichen Wegeteilstücks nach Auflage A.3.5.13- in östliche Richtung verlängert werden. Damit würden sich die baubedingten nachteiligen Auswirkungen auf den Gärtnereibetrieb des Einwenders P 080 nochmals deutlich verringern. Auch wurde der Brunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 480 der Gem. Trieb in das vorzunehmende Beweissicherungskonzept nach Auflage A.4.3.6 mit aufgenommen.

Der Einwender P 096 hat den ihm mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 21.01.2013 übersandten einzelbetrieblichen Erhebungsbogen nicht zurückgesandt. Sein Bevollmächtigter hat mit Schreiben vom 08.02.2013 mitgeteilt, dass sich der Einwender nicht auf eine Existenzgefährdung berufen wird. Insofern wird davon ausgegangen, dass eine Existenzgefährdung nicht vorliegt bzw. nicht eintritt. Evtl. Entschädigungsansprüche sind somit im gesonderten Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln.

Der Einwender P 109 wurde mit Schreiben vom 08.03.2013 aufgefordert, seine Betriebsdaten zur Überprüfung der geltend gemachten Existenzgefährdung zur Verfügung zu stellen. Der Betriebsinhaber legte dabei die Betriebsdaten der letzten 3 Jahre offen.

Der Betrieb ist allenfalls in der Lage, einen geringfügigen Nebenerwerb zu sichern. Das Haupteinkommen erzielt der Einwender durch eine anderweitige berufliche Tätigkeit (Anstellung). Bei dieser Lage greift der Einwand der Existenzgefährdung, der bei Vorliegen besonderer Umstände auch im Falle eines Nebenerwerbsbetriebs zu berücksichtigen sein kann, nicht durch (vgl. VGH München vom 09.09.2014, Az. 8 A 13.40047).

Der Einwender P 103 hat seinen Einwand hinsichtlich der Geltendmachung einer Existenzgefährdung im Schreiben vom 22.07.2012 mit weiterem Schreiben vom 19.02.2013 zurückgezogen.

Auch hier wird davon ausgegangen, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Betrieb des Einwenders im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren einvernehmlich geregelt werden können.

Der Einwender P 104 betreibt auf dem Grundstück des Einwenders P 103 Fl.Nr. 329 der Gem. Zettlitz eine Photovoltaikanlage, die gemäß BV-Nr. 209 teilweise überbaut wird. Der Einwender macht insoweit existenzielle Beeinträchtigungen seines diesbezüglichen Erwerbszweiges geltend. Der Vorhabenträger hat zu dieser Fragestellung ein Gutachten eines Ingenieurbüros für Solartechnik in Auftrag gegeben, das unter dem Datum vom 05.11.2013 erstellt wurde.

In diesem Gutachten wurden zwei Fragestellungen untersucht, und zwar zum einen, ob die Anlage umgebaut werden kann, indem die Module auf von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Flächen anderweitig wieder aufgestellt werden können, und zum anderen, ob es in den Randbereichen des überbauten Bereiches zu (Teil-)Verschattungen und damit Ertragseinbußen der verbleibenden Module kommen kann. Zu letzterem Punkt stellt der Gutachter fest, dass die zu erwartende Ertragsminderung durch Verschattung als unbedeutend eingestuft werden kann, da sie bei den durch evtl. Verschattung betroffenen Modulen nur bei rd. 1 % liegt, was -bezogen auf die Gesamtanlage- allenfalls eine Ertragsminderung von 0,17 % bedeutet, sich also letztlich im Rahmen der Rechen- bzw. Modulgenauigkeit bewegt.

Hinsichtlich der vom Straßenbauvorhaben betroffenen Fläche, in denen die vorhandenen Photovoltaikmodule abgebaut werden müssen, wurde durch das Gutachten belegt, dass ein entsprechender Umbau der Photovoltaikanlage möglich ist, ohne dass die derzeitige Anlagengesamtleistung mehr als nur unerheblich absinken würde und ohne dass für den Umbau zusätzliche Flächen (über die bereits gepachtete Gesamtfläche hinaus) in Anspruch genommen werden müssten. Danach würden die abzubauenen Module auf eine derzeit noch nicht bebaute Fläche umgesetzt und Teile der Anlage neu verkabelt werden. Dieser Umbau würde sich auch EEG-konform bewerkstelligen lassen, was auch die EEG-Clearingstelle in einem vergleichbaren Fall bereits entschieden hat.

Im Ergebnis ist somit festzustellen, dass die bestehende Photovoltaikanlage des Einwenders P 104 zwar, wie in BV-Nr. 209 vorgesehen, teilweise überbaut wird, sie aber auf dem betroffenen Grundstück so umgebaut werden kann, dass die derzeitige Anlagenleistung und damit auch die durch diese Anlage erzielten Erlöse weitgehend unverändert aufrecht erhalten werden können. Eine abwägungsrelevante Existenzbeeinträchtigung des Einwenders P 104 wird damit nicht eintreten.

Damit können die sich aus dem notwendigen Umbau der Anlage ergebenden einzelnen Entschädigungsregelungen (z.B. auch Ertragsausfälle während der Umbauarbeiten) -wie bereits in BV-Nr. 209 vorgesehen- in das nachfolgende Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Die Inhalte und Aussagen des hierzu vorliegenden Gutachtens vom 05.11.2003 stellen sich für die Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar und praxistauglich dar. Der Einwender P 104 ist den Aussagen des Gutachters auch nicht mit sachlichen Argumenten entgegengetreten. Allgemeine zukünftige Ausbauabsichten, wie sie vom Einwendungsführer lediglich angedeutet wurden, konnten bei der vorgenommenen Abwägung unberücksichtigt bleiben. Konkrete Planungsunterlagen, die eine solche Absicht verfestigen bzw. konkretisieren würden (Bauanträge, Vorbescheide, Bauvoranfragen) liegen insoweit nicht vor.

Der Einwender P 075 betreibt zwischen Michelau und Trieb hauptsächlich zwischen der B 173 alt und der bestehenden Bahnlinie Bamberg-Hof bis hin zum Main seit über 40 Jahren ein Kieswerk, das durch den geplanten Verlauf der B 173 neu durchschnitten wird. Der Einwender macht hierzu existenzielle Beeinträchtigungen durch die nachteiligen Auswirkungen auf die bisherigen Betriebsabläufe und damit entstehende Mehrkosten geltend. Die Planfeststellungsbehörde erkennt insoweit an, dass die bisherigen Betriebsabläufe beeinträchtigt werden; diesbezüglich ist in den Planunterlagen gemäß BV-Nr. 49 die Überführung eines vorhandenen Förderbandes sowie unter BV-Nr. 52 die Querung der B 173 neu mit bestehenden Kanalisationsleitungen vorgesehen. Beide Einrichtungen werden nach dem Ergebnis der Verhandlung des Erörterungstermins gemäß den Auflagen A.3.7.9 und A.3.7.10 modifiziert. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme in Höhe von etwa 400 m<sup>2</sup> aus der derzeitigen Betriebsfläche des Einwenders sowie von ca. 1.470 m<sup>2</sup> aus einem derzeit nicht genutzten Grundstücksteil des Grundstücks Fl.Nr. 132 der Gem. Trieb ist aus vorrangigen Gründen des öffentlichen Wohls unabdingbar. Eine Verringerung der Flächeninanspruchnahme im dortigen Bereich ist nicht (mehr) möglich, da verschiedene Zwangspunkte (vorhandenes Scheidsbachbauwerk, Rutschhang des Krappenberges, vorhandene Bahnlinie, geplante Kreisverkehrsanlage etc.) eine grundsätzliche Änderung der dort vorgesehenen Anschlussstelle Michelau nicht erlauben. Aufgrund der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahme aus derzeitigen Betriebsflächen in relativ geringem Umfang kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Eintreten einer Existenzgefährdung allerdings nicht begründet werden. Hinzu kommt, dass der Einwender die Kiesgewinnung im nördlich der B 173 neu liegenden Areal im Jahr 2020/21 beenden und die Flächen rekultivieren wird. Die betriebliche Situation und das Problem der Existenzfähigkeit wird sich dann ohnehin neu darstellen.

Die Frage der Existenzgefährdung durch das plangegegenständliche Vorhaben konzentriert sich damit im Wesentlichen auf den überschaubaren Zeitraum bis zur ohnehin erfolgenden Beendigung der Kiesgewinnung auf den angesprochenen Flächen. Für diese Zeitspanne bis zur Beendigung der Kiesgewinnung auf den o.g. Flächen aus anderen Gründen sind die vom Einwender geforderten Maßnahmen, die er zur Betriebsführung benötigt, vom Vorhabenträger vorgesehen (hierzu s.u.). Daneben verbleibende Mehraufwendungen und Erschwernisse sind entschädigungsrechtlich zu regeln. Zu diesem Zweck beabsichtigt der Vorhabenträger, eine gutachterliche Bewertung vornehmen zu lassen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach alledem zu der Überzeugung gelangt, dass eine Existenzgefährdung durch den planfestgestellten Straßenneubau nicht zu erwarten ist. Aufgrund der oben geschilderten Sondersituation, die sich aus der Tatsache ergibt, dass der Kiesabbau nördlich der B 173 neu in wenigen Jahren beendet sein wird, ergäbe sich im Falle einer Bejahung einer Existenzgefährdung durch den Straßenbau allerdings auch ein etwas

vermindertes Gewicht dieses Belangs und würde aufgrund der Zwangspunkte der Trasse auch gerade an dieser Stelle weder zu einer Umplanung noch zu einem gänzlichen Unterlassen des Vorhabens führen.

Zu den einzelnen Maßnahmen zugunsten des Betriebs des Einwenders gilt Folgendes:

Nachdem im Rahmen von BV-Nr. 52 nunmehr ein begehbare Schacht vorgesehen wird, ist die genannte Alternative einer Anbringung der Schlammleitungen am BW 6-4 (BV-Nr. 49) nicht mehr weiterzuverfolgen. Diese Lösung hätte zwar den Vorteil, dass die Leitungsquerung nach Ende der Kiesgewinnung wieder vollständig abgebaut werden könnte. Dagegen sprechen jedoch Verkehrssicherheitsaspekte für die Nutzer der B 173 neu und auch die Tatsache, dass dann keine dauerhaft zugängliche Revisionsmöglichkeit bestehen würde und zusätzlich evtl. Leistungsdefizite durch die mehrfachen Höhenunterschiede in den Durchleitungen auftreten könnten. Der nunmehr vorgesehene Durchlass DN 2000 erscheint diesbezüglich als die sinnvollere Lösungsvariante.

Hinsichtlich der Zufahrtswege zu den Kiesabbauflächen ist darauf hinzuweisen, dass die Tragfähigkeit/Brückenklasse vom Brückenbauwerk BW 6-5 (BV-Nr. 60) dem einer Straßenbrücke entspricht. Das Bauwerk wird für alle nach der StVZO zugelassenen Fahrzeuge bemessen. Schwerlasttransporte bedürfen generell einer Erlaubnis der unteren Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt, kreisfreie Stadt oder auch Große Kreisstadt).

Die statische Bemessung des Brückenbauwerks kann abweichend vom Normalfall zusätzlich auch für ein spezielles Schwerlastfahrzeug erfolgen. Die Lastangaben dieses Fahrzeugs müssten insoweit dem Vorhabenträger übergeben bzw. mitgeteilt werden.

Eine Verlegung der bisherigen Wegeverbindung des Weges Fl.Nr. 505 der Gem. Trieb in Richtung Westen ist nunmehr gemäß Auflage A.3.5.12 ebenso vorgesehen, was auch kürzere Wegeverbindungen und damit Vorteile im Betriebsablauf des Kiesabbaubetriebes des Einwenders P 075 mit sich bringt.

Eine Beeinträchtigung des vom Einwender genutzten Frischwasserteiches durch die Einleitung von vorgereinigtem Straßenabwasser über das Absetzbecken 6-3 (BV-Nr. 48) ist nicht zu erwarten.

Der Tiefpunkt der Straßentrasse der B 173 neu befindet sich in dem vom Einwender angesprochenen Bereich ca. bei Bau-km 6+490. Das in den Entwässerungsabschnitten 8 und 10 über die Straßenabläufe und Rasenmulden in Rohrleitungen gesammelte Oberflächenwasser muss behandelt und in einen Vorfluter abgeleitet werden.

Als Vorfluter stehen im dortigen Bereich nur die dort befindlichen Baggerseen oder der südlich davon verlaufende Scheidsbach zur Verfügung. Allerdings ist eine Einleitung in den Scheidsbach aufgrund der vorhandenen Geländetopografie im dortigen Bereich nicht möglich.

Die geplante Rohrsohlenhöhe der Straßenentwässerung für die Einleitung des Wassers in das Absetzbecken ASB 6-3 beträgt ca. 266,6 m üNN. Diese Höhe liegt rd. 0,6 m über dem Wasserspiegel des angrenzenden Baggersees an der Einleitungsstelle E4.

Der südlich der B 173 neu gelegene Scheidsbach hat im Bereich des Kieswerkes des Einwenders P 075 eine Sohlhöhe von 267,2 m üNN und liegt damit 0,6 m höher als die geplante Straßenentwässerung. Eine Einleitung mit einem freien Gefälle ist damit in diesem Bereich nicht möglich.

Auch eine alternative Einleitung des Entwässerungsabschnitts 10 in den Scheidsbach scheitert, da auch hier die Bachsohle rd. 0,6 m höher als die Gradienten der Straßenentwässerung liegt.

Das Oberflächenwasser der B 173 neu aus den Entwässerungsabschnitten 8 und 10 wird entsprechend der festgestellten Planung über die Einleitungsstellen E4 und E5 in die vorhandenen Baggerseen eingeleitet.

In der Planunterlage 13.1 (Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen) werden in Ziffer 4 die Regenabflüsse für die betroffenen Entwässerungsabschnitte und Einleitungsstellen ermittelt. Unter Zugrundelegung einer Regenspende für einen Blockregen von 15 Min. Dauer und einer Regenhäufigkeit von 1-mal im Jahr ergibt sich für den Entwässerungsabschnitt 8 an der Einleitungsstelle E4 eine Einleitungsmenge von 205 l/s und für den Entwässerungsabschnitt 10 an der Einleitungsstelle E5 eine Einleitungsmenge von 129 l/s.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den vom Einwender angesprochenen Straßenentwässerungsabschnitten eine anderweitige Einleitung des Straßenwassers der B 173 neu in einen anderen Vorfluter nicht möglich ist. Die zugrunde gelegten Regenmengen sind nach den Vorgaben der Wasserwirtschaftsverwaltung ermittelt und entsprechen statistischen Werten eines Bemessungsregens (hier 15-minütiger Blockregen bei 1-maligem Niederschlagsereignis pro Jahr).

Die Ausweisung von jährlichen Niederschlagsmengen, die der Einwender deshalb zusätzlich entsorgen muss, gestaltet sich schwierig, da bei Wettergeschehnissen große Schwankungsbereiche vorliegen. Zudem wird ein Teil des Straßenwassers, das in den jeweiligen Baggersee über die vorgeschalteten Absetzbecken gedrosselt eingeleitet wird, verdunsten bzw. versickern.

Außerdem liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Einwender auch in den niederschlagsarmen Monaten einen Zusatzaufwand wegen dieser Art der Straßenentwässerung hat. Bei dem dann niedrigen Seewasserspiegel ist die Einwenderin ohnehin auf einen ausreichenden Zufluss von Wasser angewiesen.

Ggf. wäre dieser Gesichtspunkt in den ohnehin anstehenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit zu regeln.

Zusammen mit den vorstehend beschriebenen Maßnahmen, die die sich ansonsten ergebenden betrieblichen Erschwernisse weitestgehend abmildern bzw. ausgleichen können, wird es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gelingen können, eine existenzielle Beeinträchtigung des Kiesabbaubetriebes des Einwenders P 076 zu vermeiden bzw. abwenden zu können. Eine weitere Möglichkeit der Minimierung der nachteiligen Auswirkungen auf die Betriebsabläufe der Firma des Einwenders ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht (mehr) gegeben. Die zweifellos vorliegenden Beeinträchtigungen sind somit -wie vorgesehen- im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Aufgrund des Flächenbedarfs für das Straßenbauvorhaben ist -insbesondere für betroffene Landwirte- grundsätzlich 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.

Soweit von einzelnen betroffenen Landwirten geltend gemacht wurde, durch den Bau des planfestgestellten Neubauabschnittes der B 173 würden die Einnahmen aus der Vermietung von Ferienwohnungen bzw. die Erlöse aus einer bestehenden Direktvermarktung von landwirtschaftlichen Produkten zurückgehen bzw. ausfallen, ist festzuhalten, dass die Einnahmen aus weiteren landwirtschaftlichen Betriebszweigen, wie Einnahmen aus der Vermietung von Ferienwohnungen (z.B. "Urlaub auf dem Bauernhof") oder Verkaufserlöse aus der Direktvermarktung durchaus mit zu den Gesamteinkünften eines landwirtschaftlichen Betriebes gehören. Nachdem im vorliegenden Fall im gesamten Trassenbereich die zulässigen Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden, ergibt sich im vorliegenden Fall kein begründeter Anlass, diesbezüglich irgendwelche Einnahmeverluste zu ermitteln und zu berücksichtigen, da die Einhaltung der Lärmgrenzwerte die Gewährung eines Entschädigungsanspruches wegen Lärmbeeinträchtigungen ausschließt. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.3.5.4.1 verwiesen.

### 3.6.1.2 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 Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentscheidung. 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.3.5.4.1 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

#### 3.6.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG 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 und 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 Grundverluste etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

Bei der Nebenbestimmung A.3.7.2 handelt es sich somit auch nicht um eine echte Auflage, sondern lediglich um einen Hinweis auf die enteignungsrechtliche Verpflichtung, sich ergebende unwirtschaftliche Restflächen zu erwerben. Erst im Grunderwerbsverfahren kann letztlich verbindlich entschieden werden, ob eine Restfläche unwirtschaftlich ist oder nicht. Insoweit wird zusätzlich auf die vorstehenden Ausführungen unter C.3.6.1.1 verwiesen.



### 3.6.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde 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.3.6.1.1 bejaht.

### 3.6.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrecht zu erhalten 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). 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 wird aber auf jeden Fall sichergestellt.

#### 3.6.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.5.5 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gem. 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. Gem. 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 § 8a Abs. 4 FStrG bzw. 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 Rdnr. 54 bzw. Marschall, Kommentar zum FStrG, 6. Aufl. 2012, § 8a Rd.Nr. 40).

### 3.6.1.2.5 Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechtes

Auf die Ausführung des Vorhabens muss auch wegen der Auswirkungen auf das Jagdausübungsrecht nicht verzichtet werden. Eine erheblich schonendere Trassierung ist aus den unter C.3.5.3 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, hier den Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach, vertreten jeweils 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 einer Jagdgenossenschaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz von Art. 14 GG genießt (BGH, Urteil vom 20.01.2000 - III ZR 110/99).

Durch den Bau und die Verlegung der B 173 zwischen Michelau und Zettlitz wird rein rechtlich der Jagdbezirk nicht verkleinert, da die Flächen der neuen vierstreifigen Bundesstraße 173 nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechtes würde durch den Bau der neuen Straßenverbindung 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.

Der vorgesehene Straßenneubau im Zuge der B 173 führt durch die vorgesehene Neutrassierung und die Zerschneidung bisher unbelasteter, überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flur zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mittelbar auch zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung und den dadurch betroffenen Jagdrevieren führen. Die durch die geplante Verlegungsstrecke beeinträchtigte und abgetrennte Teilfläche der bisher weitgehend zusammenhängenden landwirtschaftlichen Flur liegt in relativer Nähe zu bestehenden Ortsrandlagen und der dort stehenden Wohn- oder Mischbebauung mit den daraus resultierenden Einschränkungen der jagdlichen Nutzung und des Schusswaffengebrauchs. Die Frage, ob sich dadurch schon eine Wertminderung der bestehenden Jagdgebiete einstellt, ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu behandeln. Gegenüber den hierdurch berührten privaten Belangen der betroffenen Jagdgenossenschaften sind allerdings die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange vorrangig.

Die Forderungen der beteiligten Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach sowie der derzeitigen Jagdpächter nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches (dem Grunde nach) für vorhabenbedingte Jagdwertminderungen sind zurückzuweisen, ebenso die Forderung nach Errichtung von gesonderten Wildschutzzäunen (im Rahmen dieses

Planfeststellungsbeschlusses) bzw. nach Schaffung weiterer bzw. gesonderter Wildquerungsmöglichkeiten.

Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen ist nach der Rechtsprechung des BGH (Urteil vom 15.02.1996, NJW 1996, 1897, Az. III ZR 143/94) außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Eine entsprechende Festsetzung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist daher nicht geboten.

Wegen nachteiliger Folgen des Bauvorhabens steht den betroffenen Jagdgenossenschaften dagegen kein weitergehender Entschädigungsanspruch aufgrund der Beeinträchtigungen ihres Jagdausübungsrechtes zu. Mit dem Jagdrecht ist weder ein Anspruch auf einen bestimmten Wildbestand noch auf einen bestimmten Jagdertrag verbunden. Nachteile, die die Jagdausübungsberechtigten etwa in Folge einer Vergrämung des Wildes oder dadurch erleiden, dass nach dem Bau der Straße Hege- oder Bejagungseinrichtungen verändert werden müssen, konkretisieren lediglich die Situationsgebundenheit der ihnen zustehenden Befugnisse und begründen daher keinen eigenen Entschädigungstatbestand.

In dem vorstehend erwähnten entschädigungsrechtlichen Verfahren, das zusammen mit den Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt wird, werden die Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach nach Auflage A.3.7.4 des Beschlusstextes offiziell beteiligt werden.

Schutzmaßnahmen zur Vermeidung verkehrsbedingter Wildverluste und zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen waren im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht anzuordnen; die Forderung nach Anlegung von Wildschutzzäunen und zusätzlichen Wilddurchlässen war daher im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückzuweisen.

Wildschutzzäune sind regelmäßig nicht als Schutzmaßnahmen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG zu behandeln und stellen auch keine Verkehrsanlagen im Sinne des Art. 2 Ziffern 3 und 4 BayStrWG dar.

Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien -etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten- unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der für Bundesfernstraßen herausgegebenen Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR) des Bundesverkehrsministeriums vom Juli 1985, und zwar außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Der Bau von gesonderten Grünbrücken und eigenen Wilddurchlässen nur für das dort freilebende Wild bedarf der sorgfältigen Planung und des Vorliegens

von besonderen Gründen, wie z.B. des Vorhandenseins von ausgesprochenen Wildwechsellinien mit überregionaler Bedeutung, wie Rotwildfernwanderwegen.

Für den Bau von gesonderten Querungshilfen für Wildtiere muss allerdings ein strenger Maßstab angelegt werden. Nur außergewöhnlich hohe Wilddichten können einen eventuellen Bau zusätzlicher Bauwerke als Querungshilfen speziell für Wild rechtfertigen. Im vorliegenden Fall liegen derartige außergewöhnliche Umstände nicht vor, so dass eine zusätzliche Querungshilfe, besonders für das jagdbare Rehwild oder aber auch für Luchse, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet wurde.

Mit der Auflage A.3.7.4 ist gewährleistet, dass die Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach im Enteignungs-/Entschädigungsfestsetzungsverfahren vom Landratsamt Lichtenfels beteiligt werden. In diesem Verfahren wird ein auf Kosten des Vorhabenträgers zu erstellendes Gutachten klären, ob den Jagdausübungsberechtigten vorhabenbedingt ein entschädigungspflichtiger Schaden entsteht. Zwar ist das den Jagdgenossenschaften Trieb, Hochstadt und Redwitz a.d.Rodach zustehende gemeinschaftliche Jagdausübungsrecht (§ 8 Abs. 5 BJagdG) ein vermögenswertes privates Recht, das zu den sonstigen Rechten i.S.d. § 823 Abs. 1 BGB gehört. Als subjektive Eigentumsposition genießt es Grundrechtsschutz (BGH, Urteil vom 20.01.2000, III ZR 110/99). Allerdings ist die Frage der Wertminderung eines Jagdgebiets außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären (BGH, Urteil vom 15.02.96, III ZR 143/94).

#### 3.6.1.2.6 Nichtberücksichtigung fischereilicher Belange

Von verschiedenen Beteiligten (so z.B. vom Einwender P 027) wurde im Verfahren geltend gemacht, dass die Belange der Fischereiberechtigten im Laufe der Planung bzw. während des Anhörungsverfahrens nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

Die diesbezüglichen Einwände werden als unbegründet zurückgewiesen.

Im Anhörungsverfahren wurde z.B. die Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken offiziell am Verfahren beteiligt und insoweit wurden auch fischereiliche Belange berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter C.3.5.6.3.2 der Gründe wird verwiesen.

Auch sonst greifen die diesbezüglich erhobenen Einwände nicht durch.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Trassenfindung einer neuen Straße werden entsprechend den potenziell betroffenen Tierlebensräumen bestimmte Tiergruppen untersucht, die raumempfindlich auf die neue Straße reagieren. Gemäß den Abstimmungen mit der Regierung von Oberfranken

und den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen wurden für die Trassenfindung der geplanten B 173 Fischarten oder andere im Wasser lebende Tiere nicht als Indikatorarten betrachtet.

In den weiteren Planungsschritten wurde bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung der im FFH-Gebiet geschützte Schlammpeitzger berücksichtigt. Im Rahmen des sog. Besonderen Artenschutzes ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben in Bayern der Donaukaulbarsch zu berücksichtigen, der jedoch hier nicht vorkommt. Die im Gebiet vorkommenden Fische und weitere im Wasser lebende Tiere wurden bei der Planung im Rahmen des sog. allgemeinen Artenschutzes berücksichtigt. Deren Schutz erfolgt über die weitmögliche Vermeidung von Eingriffen in die Fließgewässer und das Ziel der weitmöglichen Reinhaltung von Oberflächengewässer. Hierzu wird z.B. das Fahrhahnoberflächenwasser der neuen Straße den Absetzbecken zugeleitet, in denen rückhaltbare Stoffe wie Treibstoff- und Ölreste, Fahrhahn- und Reifenabrieb etc. zurückgehalten werden, bevor dieses in den Vorfluter eingeleitet wird.

Der Main selbst wird durch das Projekt des Neubaus der B 173 nicht beeinträchtigt. Der einzige Berührungspunkt mit dem Gewässer Main ist die Brücke östlich von Hochstadt. Das Bauverfahren für die Mainbrücke ist allerdings so gewählt worden, dass Beeinträchtigungen des Mains weitestgehend ausgeschlossen sind.

Wie bereits erwähnt waren im Rahmen der Untersuchungen außer dem Schlammpeitzger keine weiteren im Wasser lebende Tiere im Einzelnen zu erheben. Es sind keine Renaturierungsmaßnahmen am Main geplant, außer einem vorgesehenen neuen Altarm mit Anschluss an den Main nördlich von Hochstadt. Deshalb ist eine Beteiligung des Fischereiberechtigten am Planungsprozess auch nicht erforderlich gewesen.

Im Übrigen erfolgte die Beteiligung der möglichen Fischereiberechtigten wie auch der sonstigen betroffenen Eigentümer im Rahmen des durchgeführten Anhörungsverfahrens.

Die Baumaßnahme hat allenfalls temporäre Auswirkungen auf Fließgewässer wie den Main, z.B. durch die baubedingte Einleitung von Wasser. Hierbei wird darauf geachtet, dass eine baubedingte Verschmutzung von Fließgewässern weitmöglich gemindert wird. Es sind keine Baumaßnahmen im Flusslauf geplant, außer den Anschlüssen von Gräben der Rückhaltebecken. Daher wird davon ausgegangen, dass keine dauerhaften signifikanten Beeinträchtigungen von Muschelarten auftreten.

Die Einleitung von Wasser erfolgt auch nur in so geringem Umfang, dass unter Einbeziehung der Verdünnung mit dem Flusswasser keine Qualitätsverschlechterung des Mainwassers befürchtet werden muss. Die entsprechenden hydraulischen Nachweise und Leistungsfähigkeitsnachweise

wurden in der Planunterlage 13.1 bis 13.3 erbracht. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat diesem Entwässerungskonzept in seiner Stellungnahme vom 17.07.2012 uneingeschränkt zugestimmt.

Bei den Bauarbeiten wird auch darauf geachtet, dass eine baubedingte Verschmutzung von Fließgewässern weitmöglich verhindert wird. Des Weiteren wird das Fahrbahnwasser der neuen Straße immer Absetzbecken zugeleitet, bevor dieses in den jeweiligen Vorfluter (Fluss, Bäche etc.) eingeleitet wird. Im Absetzbecken werden rückhaltbare Stoffe wie Treibstoff- und Ölreste, Fahrbahn- und Reifenabrieb etc. zurückgehalten. Tierhabitate im Fluss selbst werden nicht zerstört, da keine Baumaßnahmen im Flusslauf geplant sind, außer den Anschlüssen von Gräben der Rückhaltebecken. Somit werden die im Main lebenden Tierarten weitmöglich geschützt und bleiben von der Baumaßnahme unbeeinträchtigt.

Zum angesprochenen Biber ist auszuführen, dass diese Art im betroffenen Gebiet inzwischen stark verbreitet ist. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird geprüft, ob Bibervorkommen im Baubereich vorhanden sind. Bei Bedarf werden betroffene Biber eingefangen und in ausreichend weit entfernten geeigneten Habitaten wieder ausgesetzt.

In den vorgesehenen Absetzbecken werden die absetzbaren und schwimmfähigen Schmutzstoffe des Fahrbahnoberflächenwassers zurückgehalten. Das Streusalz aus dem Winterbetrieb kann jedoch auf diese Weise nicht zurückgehalten werden. Drosseleinrichtungen an den Becken ermöglichen eine dosierte Abgabe der Abflussmenge in den nächsten Vorfluter. Je nach Größe des Gewässers, in die das Wasser eingeleitet wird, erfolgt eine mehr oder weniger große (z.B. Main) Verdünnung. Daher wurde am Seeleinsgraben westlich von Horb berücksichtigt, das Wasser aus einem Absetzbecken dort nicht einzuleiten, sondern über eine gesonderte Rohrleitung und einen neu anzulegenden Graben dem Main direkt zuzuleiten. Damit wird der Seeleinsgraben nicht mit der Salzfracht des Winterdienstes belastet.

Eine nachteilige Beeinflussung der Wasserqualität durch Streusalzeintrag ist aufgrund des eintretenden Verdünnungseffektes nicht zu erwarten. Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass Salzurückstände niederschlagsbedingt im Sommer größtenteils wieder ausgetragen werden.

Schwerpunkt der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund der Beeinträchtigungen des FFH- und des Vogelschutz-Gebietes ist die Mainaue und dort insbesondere die Entwicklung von Feuchtkomplexen sowie von Extensivwiesen, so dass bis auf den geplanten Altarm nördlich von Hochstadt keine Maßnahmen im Bereich des Mains geplant sind. Daher sind auch keine speziellen Maßnahmen bezüglich der dortigen Fischbestände vorgesehen.

Die Eingriffsermittlung hat hier ergeben, dass kein Lebensraum des Fließgewässers Main betroffen ist, infolge dessen hierfür auch kein Ausgleich erforderlich ist.

Aufgrund der durchgeführten FFH- und Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung ist dem Projektträger bewusst, dass die Planung erhebliche Beeinträchtigungen des FFH- und des Vogelschutz-Gebietes mit sich bringt. Daher wurde im Rahmen einer FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung gemäß § 34 BNatSchG geklärt, welche Trasse die verträglichste Variante ist. Im Ergebnis dieses Variantenvergleiches ist die Variante Süd die Trasse mit den relativ geringsten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes und des Vogelschutz-Gebietes. Es wurden auch die weiteren Voraussetzungen belegt, dass die erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben gegeben sind und geeignete Kohärenzsicherungsmaßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" ergriffen werden.

Auf die sich hierauf beziehenden umfangreichen Ausführungen unter Teil C.3.5.5.1.1 und C.3.5.5.1.2 der Gründe wird verwiesen.

Wie vorstehend bereits dargestellt, wurden gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie Fischarten und andere im Wasser lebende Tiere nicht als Indikatorarten betrachtet, die für die Trassenfindung der neuen B 173 hilfreich sein könnten. Die Belange der im Wasser lebenden Arten wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie im Rahmen der Schutzgüter Arten und Biotope sowie Wasser behandelt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelt zunächst an den Indikatorarten den Landschafts- bzw. Naturraum und ermittelt dessen Empfindlichkeit und Wertigkeit. Ziel der UVP ist es, eine Vergleichbarkeit innerhalb des Raumes herzustellen. In einem zweiten Schritt werden dann die verschiedenen Varianten des Projektes miteinander verglichen mit dem Ziel, die in der Summe verträglichste Variante zu ermitteln. Bei diesem Verfahren sind Detaildaten eher unerheblich.

Auf die Ausführungen zur UVP unter Teil C Ziffer 2 wird insoweit verwiesen.

#### 3.6.1.2.7 Zusätzliche Beweissicherungsmaßnahmen

Verschiedene Einwender haben im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass im Zuge des Baus der B 173 neu im Planfeststellungsabschnitt zum Teil größere Einschnittsbereiche (z.B. im Bereich der Gemeindeteile Hochstadt und Wolfsloch) sowie zum Teil auch höhere Dammbereiche (z.B. im Bereich der Maintalquerung bei Horb) angelegt werden. In diesem Zusammenhang wurde häufig die Befürchtung geäußert, dass in der Nähe dieser Einschnittsbereiche bzw. Böschungsbereiche der Bestand vorhandener



Brauchwasserbrunnen beeinträchtigt werde, die jedoch weiterhin benötigt würden bzw. dass vorhandene, bereits teilweise feuchte landwirtschaftlich genutzte Flächen durch benachbarte Dammbereiche vollends vernässen würden. Es wurde vorgetragen, dass durch die Einschnittslagen vorhandene Grundwasser- bzw. Schichtwasserbereiche, die für das Pflanzenwachstum maßgebend seien, abgeschnitten und vorhandene Brunnen oder Quellen versiegen würden und auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen Trockenschäden auftreten. Von verschiedenen Hauseigentümern wurden auch Setzungsschäden an den Wohnhäusern befürchtet.

Es wurden insoweit verschiedentlich Beweissicherungsmaßnahmen zur Dokumentation des derzeitigen Zustandes der vorhandenen Brunnen bzw. der dortigen Bodenverhältnisse bzw. der Feststellung des vorhandenen baulichen Zustandes der betroffenen Wohngebäude gefordert.

Es müsse dafür Sorge getragen werden, dass angrenzende Grundstücke nicht in den Randbereichen einer Dammlage unverhältnismäßig stark vernässt werden (Staunässe) bzw. im umgekehrten Fall der Einschnittslage durch eine erhöhte Drainagewirkung nachhaltig austrocknen (Aushagerung). Auch dürfe es nicht zu Setzungsschäden an Wohngebäuden kommen.

Eine Vernässung oder Aushagerung von an der künftigen Straße gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen kann durch die geplante Ausgestaltung der Entwässerungsanlagen weitgehend verhindert werden. Das Oberflächenwasser wird in Dammbereichen flächig über die Böschungen versickert. Zusätzlich wird, falls notwendig, am Fuße des jeweiligen Dammes eine Versickerungsmulde angelegt, so dass das Oberflächenwasser auch bei größeren Niederschlagsereignissen nicht auf Privatgrund gelangt. In den Einschnittsbereichen wird das anfallende Oberflächenwasser in Entwässerungsmulden gesammelt. In den Mulden versickert das Wasser über den filternden Oberboden in den Untergrund. Einer Austrocknung des Bodens im Einschnittsbereich kann durch die ausreichende Andeckung von Oberboden und durch eine entsprechende Begrünung entgegengewirkt werden.

Die Auflagen A.3.5.3 und A.3.5.4 stellen sicher, dass derzeit unvorhersehbare Probleme mit Vernässungen oder Aushagerungen zügig vom Vorhabenträger gelöst werden.

Was die verschiedentlich geäußerten Forderungen betrifft, wonach durch den vorgesehenen Straßenbau Brauchwasserbrunnen bzw. oberflächennahe Quellbereiche, die von den betroffenen Grundstückseigentümern weiterhin benötigt würden, nicht beeinträchtigt werden dürften und somit vor Baubeginn entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt werden müssten, ist festzustellen, dass durch den planfestgestellten Straßenbau nicht dauerhaft und nicht in größerem Umfang in die bestehenden Grundwasserverhältnisse eingegriffen wird. Die Planung ist im Einvernehmen mit dem

Wasserwirtschaftsamt Kronach erfolgt und genügt damit sämtlichen wasserwirtschaftlichen Anforderungen einschließlich einer evtl. Grundwassernutzung. Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem in § 13 Abs. 1 WHG objektiv-rechtlich ausgestalteten Rücksichtnahmegebot. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die land- und forstwirtschaftliche Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen. Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über die §§ 13 und 10 WHG und Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2 und Abs. 3 WHG). Weder Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzungen des Grundwassers durch den Grundeigentümer (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit (§ 10 Abs. 2 WHG). Da keine dauerhaft spürbaren baubedingten Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu befürchten sind, bestünde insoweit grundsätzlich keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren aufzuerlegen.

Hinsichtlich der Begutachtung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens wird auf die obigen Ausführungen unter C.3.5.6 der Gründe verwiesen, sowie hinsichtlich der vorstehend erhobenen Einwendungen auf die gutachterliche Beurteilung dieser Befürchtungen durch die TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH aus hydrogeologischer Sicht vom 03.08.2011. Insoweit wird auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen unter C.3.5.6.3.3 verwiesen.

In diesem Gutachten wird der Eintritt der befürchteten nachteiligen Auswirkungen zwar für weitgehend unwahrscheinlich beurteilt, aber auch nicht gänzlich ausgeschlossen.

Der Gutachter hat daher verschiedene Beweissicherungsmaßnahmen vorgeschlagen, die in Auflage A.4.3.6 des Beschlusstextes auch vollständig als Verpflichtungen des Vorhabenträgers in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden. Damit wurde den Belangen der Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Mit den dokumentierten Ergebnissen der Beweissicherungsmaßnahmen wird es ermöglicht, für den wenig wahrscheinlichen Fall eines Schadenseintrittes eine beweiskräftige Grundlage für evtl. anfallende Entschädigungsleistungen bereitzustellen.

### 3.6.2 Einzelne Einwender

#### 3.6.2.1 Einwender P 003

Wie bereits unter Teil C.3.6.1.1 dargestellt, wurde mit Aufnahme der Auflage A.3.7.5 entsprechend dem Ergebnis des Erörterungstermins dem Einwender auf sein Verlangen hin die Option eingeräumt, die vom Vorhaben nicht beanspruchte Restfläche seines Grundstücks Fl.Nr. 276 der Gem. Trieb in seinem Eigentum zu belassen und für dieses Grundstück eine entsprechende Zufahrt herzustellen. Dadurch wird der vorhabenbedingte Verlust an Eigentumsflächen etwas abgemildert, aber nicht in einem Umfang, der das Eintreten einer Existenzgefährdung vermeiden würde.

Für das Grunderwerbsverfahren ist damit weiterhin davon auszugehen, dass dem Einwender nach wie vor ein Ersatzlandanspruch zusteht.

Zum Einwand des Einwenders P 003, dass durch das Bauvorhaben die dortige Bewirtschaftungseinheit der Grundstücke Fl.Nrn. 377, 378 und 381 der Gemarkung Hochstadt zerstört wird und dass deshalb die Verlegungsstrecke der GVS Hochstadt-Burgstall anders verlaufen soll, ist festzustellen, dass dies unter Abwägung aller Belange nicht gerechtfertigt ist.

Die Trassierung der B 173 neu bedingt ein mittiges Durchschneiden der gesamten Bewirtschaftungseinheit. Eine Verlegung der Trasse in Richtung Norden oder in Richtung Süden hätte ähnliche Situationen an anderer Stelle zur Folge, womit dann andere Eigentümer in gleicher Weise betroffen wären.

Bei der Festlegung für die Verlegungsstrecke der GVS Hochstadt-Burgstall (BV-Nr. 169) wurde darauf geachtet, dass sich die querende Trasse der B 173 in einem möglichst tiefen Einschnitt befindet, um eine Überführung mit kleinen Dammböschungen realisieren zu können. Darüber hinaus ist durch eine annähernd rechtwinkelige Kreuzung der Bau eines wirtschaftlichen Brückenbauwerks möglich. Aufgrund der vorhandenen Topografie wurde beim vorliegenden Straßenentwurf bereits ein schiefwinkeliges Bauwerk in Kauf genommen, um die Flächeninanspruchnahme aus dem Grundstück Fl.Nr. 377 der Gem. Hochstadt auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Anordnung des auf der Nordseite der B 173 neu geplanten parallelen öffentlichen Feld- und Waldweges ist zudem erforderlich, um die dort befindlichen Grundstücke weiterhin erschließen zu können. Die Einmündung dieser Wege in die Verlegungsstrecke der GVS muss vom Brückenbauwerk in Richtung Norden abgerückt sein, um ausreichende Sichtverhältnisse für einbiegende Fahrzeuge in die GVS sicherstellen zu können. Darüber hinaus befindet sich die GVS im geplanten Einmündungsbereich der Feldwege in einer annehmbaren Dammhöhe, welche auch Voraussetzung für eine regelgerechte Anbindung ist.

## 3.6.2.2 Einwender P 004

Nachdem im Erörterungstermin nicht endgültig geklärt werden konnte, woher die bestehende Teichanlage des Einwenders auf dem Grundstück Fl.Nr. 275 der Gem. Hochstadt ihren Teichwasserzufluss bezieht, wurde vom Vorhabenträger zugesagt, sich im Rahmen der Bauausführung darum zu bemühen, den bestehenden Zulauf nach Möglichkeit weiterhin zu gewährleisten, soweit hierzu keine besonders aufwendige technische Vorkehrung hergestellt bzw. vorgehalten werden muss. Die unter Teil A.3.7.11 aufgenommene Auflage trägt diesem Verhandlungsergebnis im Erörterungstermin Rechnung.

Der derzeitige Stand hinsichtlich dieser Teichanlage lässt sich zusammenfassend so darstellen, dass die Teichanlage von Wasser aus oberflächigen Schichten gespeist wird. Möglicherweise werden auch entsprechende vorhandene Drainagen benutzt. Genauere Daten liegen aber derzeit nicht vor. Durch die Einschnittslage der B 173 neu entfällt zukünftig diese Möglichkeit, da die Zuleitungswege zum Teil abgeschnitten werden, denn im Süden der jetzigen Teichanlage ist -wie ausgeführt- eine Einschnittslage der neuen Straßentrasse erforderlich. Die dafür neu anzulegenden Entwässerungsleitungen im Bereich der Straßentrasse, welche in den beiderseitigen Entwässerungsmulden und im Mittelstreifen verlaufen, sind bis zu 5,20 m tief. Diese nehmen neben dem Oberflächenwasser auch Sickerwasser aus den angrenzenden angeschnittenen Bodenschichten auf.

Eine Fassung von Wasser im Süden der B 173 neu mit Anlage einer neuen Leitung zum Teich unter der neuen Straße gestaltet sich aufgrund dieser Tiefenlage äußerst problematisch. Nach jetzigem Kenntnisstand muss daher mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Teichanlage künftig trocken fällt.

Nach insoweit vorläufiger Gesamteinschätzung ist somit aus technischer Sicht keine dauerhafte und zugleich wirtschaftlich zumutbare Ersatzwasserzuführung der Teichanlage denkbar. Das Trockenfallen der Teiche bzw. die Beseitigung der Teichanlage wäre daher im nachgelagerten Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren zu regeln.

Der dauerhafte Wegfall dieser Wasserflächen der bestehenden Teichanlage wurde ergänzend aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet. In dieser in der ökologischen Beurteilung als Kleingartenanlage eingestuft Fläche verlieren die Teiche und eine feuchte Ruderalflur ihren bisherigen wassergeprägten Charakter. Dies kann als Teilverlust der Schutzgutfunktion "Wasser" eingestuft werden.

Die Flächengröße der Teiche und der umgebenden Ruderalflur beträgt rd. 0,040 ha (0,023 ha Teichfläche + 0,017 ha Ruderalflur).

Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die durch die Baustrecke und den verlegten Flurweg betroffenen Flächen in der Eingriffsermittlung im Rahmen der Planfeststellung bereits berücksichtigt sind.

Der zusätzliche Ausgleichsbedarf für diesen zusätzlichen Verlust bestehender Strukturen beträgt insoweit 0,020 ha (betroffene Fläche von 0,040 ha x 0,5 -Ausgleichsfaktor- = 0,020 ha).

Dieser zusätzliche Ausgleichsbedarf kann in fachlich geeigneter Weise im Rahmen der bereits vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme A19 (Schaffung neuer Altarm und Auwald) mit abgedeckt werden.

Somit wäre aufgrund des künftigen evtl. Trockenfallens der Teichanlage keine zusätzliche Ausweisung von A/E-Flächen notwendig. Der Mehrbedarf kann ggf. in der bisher vorgesehenen A/E-Fläche A19 mit geschaffen bzw. bereitgestellt werden.

#### 3.6.2.3 Einwender P 092

Mit den zusätzlichen bzw. geänderten Wegeverbindungen, wie sie in den Auflagen A.3.5.12 bis A.3.5.14 festgelegt wurden, wird den Forderungen des Einwenders -auch entsprechend dem Ergebnis der Verhandlung im Erörterungstermin- entsprochen.

Mit diesen zusätzlichen Wegeabschnitten werden sich künftig auch die betrieblichen Mehraufwendungen des Einwenders infolge des Straßenneubaus vermindern, allerdings nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht in einem Ausmaß, das die festgestellte Existenzgefährdung bereits verhindern oder abwenden würde. Diese neuen Wegeabschnitte bewirken zudem auch, dass dem Vollerwerbsbetrieb des Einwenders damit künftig neue Erweiterungsmöglichkeiten seines Aussiedlungsstandortes in westliche Richtung eröffnet werden.

Zu den vom Einwender mit Schreiben seines Bevollmächtigten vom 07.08.2013 mitgeteilten (weiterhin) notwendigen Versickerungsflächen für Regenwasser bzw. über den Bestand von vorhandenen Drainagen in Grundstücken des Einwenders ist zu bemerken, dass hierdurch straßenbaubedingt keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Grundstücke bzw. die Anlagen des Einwenders zu befürchten sind.

Hinsichtlich der Forderung, dass die derzeitige großflächige Versickerung von Regenwasser auf den Grundstücken Fl.Nrn. 481, 482, 483 und 486 der Gem. Trieb sicherzustellen ist, ist zu bemerken, dass das an der südlichen Rasenmulde längs der B 173 neu ankommende Oberflächenwasser der südlich der B 173 neu gelegenen Teilflächen in der geplanten Mulde gesammelt und je nach Höhenlage östlich oder westlich zu den jeweils benachbarten Absetzbecken weitertransportiert wird. Ein Großteil fließt über

das neue Absetzbecken 6-4 bei Bau-km 6+830 (BV-Nr. 56) in den vorhandenen Baggersee. Durch die Reinigungswirkung des Absetzbeckens ist mit keinen nachteiligen Auswirkungen auf den Baggersee zu rechnen.

Der restliche Teil des gesammelten Oberflächenwassers fließt in Richtung der geplanten Hochwasserflutmulde (BV-Nr. 70). Von dort gelangt es schließlich ebenfalls in den neuen Baggersee (im Rahmen der Retentionsausgleichsmaßnahme R1 und der Ausgleichsfläche A2).

Das Oberflächenwasser auf den nördlich der B 173 neu gelegenen Teilflächen entwässert wie bisher in nördliche Richtung. In dieses System wird durch die B 173 neu nicht eingegriffen.

Das an der genannten Rasenmulde von den Hofgrundstücken des Einwenders ankommende Oberflächenwasser, sofern es nicht bereits vorher versickert ist, wird im Zuge der künftigen Straßenentwässerungseinrichtungen der B 173 neu mit abgeleitet. Damit wird der Trennung der ab der Rasenmulde nördlich gelegenen derzeit evtl. vorhandenen Versickerflächen, die von der B 173 neu künftig überdeckt werden, Rechnung getragen.

Die geforderte Zusicherung der Entwässerung auf den gesamten (südlichen) Hofgrundstücken ist allerdings abzulehnen, da der Vorhabenträger insoweit keinen Zugriff auf diese Grundstücksteile hat. Hier hat der Eigentümer dafür Sorge zu tragen, sein vorhandenes Entwässerungssystem ordnungsgemäß zu unterhalten.

Zu den mitgeteilten Drainageplänen für die Grundstücke Fl.Nrn. 395, 403 und 443 der Gemarkung Trieb ist festzustellen, dass sich diese im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 403 nicht mit den bereits in die Bauwerkslagepläne eingearbeiteten Drainageplänen decken. Dies ist jedoch in vorliegendem Fall unerheblich, da in dieses Grundstück durch die B 173 neu nicht eingegriffen wird.

Im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 395 und 443 der Gem. Trieb wird allenfalls unwesentlich in die vorhandenen Drainageleitungen eingegriffen. Drei ableitende Rohre werden auf kurzer Länge überbaut. Das gesamte großflächige Drainagesystem ist dadurch nicht gefährdet und wird insoweit auch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Die Sammelleitungen verlaufen über das Grundstück Fl.Nr. 443 der Gem. Trieb und damit teilweise über die künftige Ausgleichsfläche A4 und sind an den derzeit dort vorhandenen Gräben angeschlossen. Die Ausgleichsfläche A4 soll zu einer Feuchtstaudenflur bzw. zu einem Extensivgrünland entwickelt werden.

Im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung der Maßnahme A4 wird sichergestellt, dass das am westlichen Teilgrundstück des Grundstücks

Fl.Nr. 443 der Gem. Trieb, das künftig im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung liegen wird, ankommendes in den Drainagen gesammeltes Wasser rückstaufrei weitergeleitet wird. Diese Verpflichtung ist bereits in der Auflage A.3.7.12 enthalten.

#### 3.6.2.4 Einwender P 081

Entgegen der Auffassung des Einwenders P 081 sieht die Planfeststellungsbehörde die künftige Erschließung der Flur im Bereich des Nassanger Weihers als ausreichend an.

Das Grundstück Fl.Nr. 438 der Gem. Trieb wird durch die planfestgestellte Maßnahme nicht berührt. Die verkehrliche Erschließung dieses Bereiches wird wie bisher auch künftig über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 426 der Gem. Trieb bewirkt.

Das Grundstück Fl.Nr. 439 der Gem. Trieb bleibt wie bisher auch weiterhin über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 423 der Gem. Trieb an das öffentliche Wegenetz angeschlossen.

Hierzu entfällt gemäß Auflage A.3.5.15 die bisher gemäß BV-Nr.77 vorgesehene Auflassung und Rekultivierung dieses Weges. Auch wird der Weg künftig verkehrsgerecht bis zum Grundstück Fl.Nr. 439 der Gem. Trieb fortgesetzt.

Zusätzlich ist eine weitere Zugangsmöglichkeit -allerdings höhenbeschränkt bis etwa 2,40 m- über die künftige Hochwasserflutmulde gegeben, da die Ausführung des Bauwerkes BW 7-1 (BV-Nr. 69 mit einer lichten Höhe von 2,40 m) dies praktisch auch ermöglicht.

#### 3.6.2.5 Einwender P 085 und P 095

Die von den Einwendern P 085 und P 095 angesprochene Prüfung einer Trassenvariante über den Krappenberg und den Langheimer Forst/Spinnera war nicht erforderlich und konnte insoweit von vornherein ausgeschlossen werden.

Varianten mit notwendigen Eingriffen in den Krappenberg sind gemäß dem vorliegenden Bodengutachten aufgrund der ungünstigen geologischen Verhältnisse (Rutschhang) nicht möglich und somit zwingend auszuschließen.

Varianten ohne eine Anbindung von Michelau bilden die tatsächlichen Verkehrsströme (hier Ein-/Ausfahrten der Kreisstraße LIF 13 in und aus der B 173 neu) unzureichend ab. Gerade die künftige Verkehrsbelastung der Kreisstraße LIF 13 mit rd. 8.900 Fahrzeugen/24 h benötigt eine möglichst kurze Anbindung an die mehrbahnige B 173 neu.

In der erstellten FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung (siehe Teil C.3.5.5.1.2) wurden in der Gegenüberstellung mit dem Ausbau der Strecke entlang der Gaabsweiher ergebnisoffen auch zwei weitere Varianten geprüft (Tunnelvariante und Einschnittvariante), die vom Ende des vierstreifigen Ausbaus der B 173 neu bei Lichtenfels/Ost aus über den Krappenberg bis nördlich von Trieb führen.

Die Auswirkungsprognose der FFH- und Vogelschutz-Ausnahmeprüfung zeigte auf, dass die Tunnelvariante und die Einschnittvariante über den Krappenberg im Hinblick auf das Vogelschutzgebiet zu größeren Auswirkungen führen als der Ausbau entlang der bestehenden Gaabsweiher bis nördlich von Trieb. Zudem werden die zusätzlichen Kosten für die Tunnel- bzw. die Einschnittvariante vom Projektträger als nicht zumutbar i.S.v. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG eingestuft. Daher wurden auch diese Alternativen über den Krappenberg ausgeschlossen.

Eine mögliche Mautpflicht kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht (mit) angeordnet werden. Diese Forderung wurde auch von den Einwendern P 090 und P 091 erhoben.

Rechtsgrundlage für die sog. "Lkw-Maut" ist das "Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen" vom 19.07.2011.

Demnach müssen die darin beschriebenen Fahrzeuge Lkw-Maut grundsätzlich für die Benutzung von Bundesautobahnen bezahlen. Zusätzlich gilt gem. der "Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen" für besondere Bundesstraßenabschnitte ab dem 01.08.2012 auch die Mautpflicht.

Nach derzeitigem Stand besteht die Mautpflicht für den allein stehenden 3. Bauabschnitt der B 173 nicht, da hier die Voraussetzungen nach § 1 Abs. 1 Nr. 2f des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht vorliegen. Ob die Einführung einer Mautpflicht für den nunmehrigen Abschnitt der B 173 neu künftig vorgesehen wird, kann der Vorhabenträger bzw. die Planfeststellungsbehörde nicht einschätzen. Dies liegt allerdings auch im Zuständigkeitsbereich des Bundesgesetzgebers.

Da der bereits fertiggestellte 1. Bauabschnitt der B 173 (von Lichtenfels-Süd bis Lichtenfels-Ost) durch die vorgenannten Rechtsgrundlagen bereits der Mautpflicht unterliegt, erscheint bei einer Realisierung der anschließenden beiden Bauabschnitte allerdings die Einführung einer Mautpflicht der B 173 von der AS Lichtenfels-Süd bis zum Zettlitzer Kreuz durchaus als möglich.

Die Vorgabe einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der neuen B 173 ist hingegen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr obliegt es gemäß § 44 StVO der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die



Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für diesen Straßenabschnitt anzuordnen.

Eine erhöhte Unfallgefahr auf der B 173 neu durch verstärkte Nebelbildung aufgrund der künftig größeren Wasserflächen wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen bzw. wird von ihr -soweit es überhaupt dazu kommen sollte- als vertretbar angesehen.

Der Einwand, dass sich der meiste Nebel in der Nähe von Gewässern bildet, ist insofern zutreffend. Das Maintal im Planungsgebiet zeichnet sich neben dem Main als prägendes Gewässer insbesondere im dortigen Kiesabbaugebiet durch eine Vielzahl von (Bagger-)Seen aus.

Es ist zutreffend, dass in diesem Bereich mit der Retentionsraumausgleichsfläche R1 eine weitere Wasserfläche entstehen soll. Aus wasserwirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gründen ist die Anlage dieser Ausgleichsfläche an dieser Stelle jedoch notwendig. Insbesondere muss auf Forderung der Wasserwirtschaftsverwaltung dieser Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Mains liegen, was nur in dem vorgesehenen Bereich ausreichend zu bewerkstelligen ist.

In Abwägung der möglichen Nebelbildung zu den angeführten fachlichen Gründen ist aus der Sicht des Vorhabenträgers in Übereinstimmung mit der Planfeststellungsbehörde ein Verschieben dieser Ausgleichsfläche nicht möglich. Zudem müssten dann alle -naturschutzfachlich geschützten- Wasserflächen im Umfeld beseitigt werden, um ein Nebelrisiko zu minimieren. Eine evtl. erhöhte Nebelbildung ist im vorliegenden Fall somit als vertretbar einzustufen.

Ebenso waren im vorliegenden Fall keine gesonderten Auffahrtsmöglichkeiten für Rettungskräfte aus Trieb und Hochstadt vorzusehen. Die beiden in den festgestellten Plänen vorgesehenen AS von Michelau und der B 289 (Zettlitzer Kreuz) besitzen einen Abstand von rd. 6,2 km. Zusätzliche Auffahrtsmöglichkeiten für Rettungskräfte sind zur Einhaltung der vorgeschriebenen Rettungszeiten nicht erforderlich.

Die AS Michelau liegt ca. 1 km von Trieb entfernt; die Distanz von Michelau zur Anschlussstelle beträgt ebenfalls ca. 1 km. Somit ist ein schnelles Erreichen der B 173 neu von beiden Ortschaften aus möglich.

Die AS Horb liegt ca. 400 m von Horb und ca. 700 m von Zettlitz entfernt. Somit ist ein zügiges Erreichen der B 173 neu von dort ebenfalls gewährleistet.

Inwieweit die Sicherheitskräfte von Trieb und Hochstadt in die Alarmierungspläne bei Unfällen auf der B 173 neu integriert werden, liegt in

der Entscheidung der zuständigen Sicherheitsbehörden (hier Landratsamt Lichtenfels).

Die Errichtung von separaten Zufahrten zwischen den Anschlussstellen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Im Vergleich dazu bestehen auch bei Bundesautobahnen in der Regel keine Sonderzufahrtswege zwischen zwei benachbarten Anschlussstellen.

#### 3.6.2.6 Einwender P 098

Die Befürchtung des Einwenders P 098, der u.a. auch als Vertreter einer Unterschriftenliste benannt wurde, dass es in Horb aufgrund der zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens auch zu einer größeren Unfallhäufigkeit im Ortsbereich von Horb kommen werde, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Die künftige Verkehrssituation im Umfeld des Straßenbauvorhabens wurde in Planunterlage 1 Anlage 2 -Verkehrsuntersuchung 2025- erschöpfend dargestellt.

Durch die Ortschaft Horb a.Main verläuft die B 289, die in der Ortslage durch die festgestellte Planung baulich nicht verändert wird.

Nach den Ergebnissen dieses Verkehrsgutachtens wird sich bis zum Prognosejahr 2025 im Bereich von Horb lokal eine Verkehrszunahme von rd. 7 % ergeben. Absolut betrachtet bleibt die Verkehrsbelastung der B 289 in Horb auf einem einheitlich hohen Bundesstraßenniveau von 12.800 Fahrzeugen/24 h (im Vergleich dazu: Mittelwert der Straßenverkehrszählung 2010 der Bundesstraßen im Landkreis Lichtenfels: 11.816 Fahrzeuge/24 h).

Stellt man allerdings die sehr große Entlastungswirkung der B 173 neu für die Ortsbereiche von Hochstadt und Trieb gegenüber, ist die geringfügige Verkehrszunahme an der B 289 im Ortsbereich von Horb nach Abwägung aller Gesichtspunkte als akzeptabel einzuschätzen.

Aus dieser akzeptablen Verkehrszunahme kann allerdings nicht auf eine künftige höhere Unfallhäufigkeit bzw. auf das Entstehen eines Unfallhäufungspunktes geschlossen werden.

Gemäß der Auswertung der Unfalldatenbank im Frühjahr 2013 ereigneten sich vom 01.01.2000 bis zum 31.01.2013 zwischen der Station 1,1 und der Station 1,45 innerorts insgesamt 4 Unfälle, davon drei mit Leichtverletzten und einer mit Sachschaden als Unfallfolge.

Des Weiteren ist nach den einschlägigen Kriterien der Unfallkommission im Bereich von Horb keine sog. Unfallhäufung feststellbar gewesen.

Somit ist die Behauptung nicht nachvollziehbar, dass es sich im Ortsbereich von Horb künftig um einen Unfallhäufungsbereich handeln sollte.

Die Verkehrsmenge an sich kann zwar eine Einflussgröße (unter vielen) für das künftige Unfallrisiko sein. Aber wie bereits dargelegt, weist die B 289 bereits seit Jahren ein einheitlich hohes Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Fahrzeugen/24 h auf. Stellt man dazu die geringe Anzahl der Unfälle der letzten 13 Jahre gegenüber, ist das Unfallrisiko -bezogen rein auf die Verkehrsmenge in Horb- denkbar niedrig.

Zusammenfassend bestehen insoweit keine ausschließlichen Zusammenhänge zwischen der Steigerung der prognostizierten Verkehrsmenge um ca. 900 Fahrzeuge/24 h und einer möglichen künftigen Steigerung der Unfallsituation innerhalb des Ortsbereiches von Horb.

#### 3.6.2.7 Einwender P 101

Die Forderung nach Herstellung einer Lichtzeichenanlage an der Anschlussstelle der B 289 zur B 173 neu wird zurückgewiesen.

Nach der festgestellten Planung ist vom Vorhabenträger vorgesehen, vor Horb eine neue Kreisverkehrsanlage im Zuge der B 289 zu errichten, an die auch die Anschlussäste zur B 173 neu anschließen.

Die vom Einwender P 101 gewünschte Abbremswirkung auf der B 289 wird auch durch die Kreisverkehrsanlage gewährleistet, da Kreisverkehre üblicherweise langsam befahren werden müssen. Die Errichtung einer Lichtsignalanlage als "Bremsse" ist deshalb nicht erforderlich.

#### 3.6.2.8 Einwender P 111

Die Forderung des Einwenders P 111 nach Umplanung des Anschlusses der B 173 alt an die St 2208 wird zurückgewiesen.

Die ca. 320 m lange Verlegungsstrecke der B 173 alt wurde so festgelegt, dass eine verkehrssichere Trassierung und Einmündung in die St 2208 entsteht.

Die Lage dieser neuen Einmündung ist dabei abhängig von einem ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand der B 173 zur Aufnahme eines möglichen Rückstaus, des Vorhandenseins von ausreichenden Abständen zwischen den Knotenpunkten zur Anlage, einer wegweisenden Beschilderung und der bestehenden Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 849/1 der Gem. Redwitz, welche zur verkehrlichen Erschließung der Gebäude auf der Nordostseite der St 2208 dient.

Ein Beibehalten der vorhandenen Trasse der B 173 alt mit einer kurzen Anbindung an die St 2208 wurde demnach aus Gründen der

Verkehrssicherheit, der Befahrbarkeit und des ausreichenden Verkehrsablaufes am künftigen Knotenpunkt ausgeschieden.

### **3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den Planunterlagen Nr. 7.2 und 7.3. Die betroffenen Straßen-/Wegeabschnitte sind dort detailliert beschrieben und dargestellt. Die Widmungen entsprechen weitgehend der im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7.2) angegebenen Verkehrsbedeutung.

Die Beschränkung der B 173 neu für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 18 StVO) findet im FStrG keine Normierung vergleichbar dem Art. 6 Abs. 2 Satz 3 BayStrWG. Gleichwohl ist anerkannt, dass auch bei Bundesfernstraßen eine entsprechende Beschränkung der Widmung möglich sein muss.

### **3.8 Gesamtergebnis der Abwägung**

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

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Wahltrasse der B 173 neu als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde.

Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des

Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabenträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe werden als so gewichtig eingeschätzt, dass sie letztlich auch die möglicherweise eintretende Existenzgefährdung zweier landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetriebe rechtfertigen. Diesbezüglich waren auch die öffentlichen Belange des Schutzes des Netzes Natura 2000 besonders zu berücksichtigen, wobei der Eingriffsminimierung in die beiden betroffenen Natura 2000-Gebiete besonderes Gewicht beizumessen war. Gerade bei Eingriffen in prioritäre Lebensraumtypen (hier: LRT 91E0\*) tragen die Nationalstaaten der Europäischen Union besondere Verantwortung für deren Erhalt.

Unüberwindliche Hindernisse und Verstöße gegen striktes Recht sind dabei - wie erwähnt- nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote wurden beachtet.

Der vorgelegte Plan ist damit in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Trassenalternativen unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

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

#### **4 Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes -KG-.

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 Nr.1 KG befreit. Auslagen werden nicht erhoben. Auf die Verwaltungsvorschriften zu Art. 61 Abs. 2 BayHO wird verwiesen.

Nach § 6 Abs. 2 GUWGebO ist das Gutachten des Wasserwirtschaftsamtes Kronach gebührenfrei.

## **Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,  
Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstr. 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO). Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

### **Hinweis**

Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internet-Präsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).

### **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 (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, München) gestellt und begründet werden.

**Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans:**

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabenträger, den Trägern öffentlicher Belange, den Vereinigungen i.S.d. § 17a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren geäußert haben, sowie denjenigen Privaten, über deren Einwendungen entschieden worden ist, individuell zugestellt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen bei der Stadt Lichtenfels, bei der Gemeinde Michelau i.OFr., bei der Verwaltungsgemeinschaft Hochstadt-Marktzeuln sowie bei der Verwaltungsgemeinschaft Redwitz a.d.Rodach zur Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort dieser Auslegung werden jeweils ortsüblich bekanntgemacht.

Die Bekanntmachung im Internet (Art. 27a BayVwVfG) erfolgt auf der Homepage der Regierung von Oberfranken.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluss auch gegenüber allen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. § 17a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG).

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch in den Diensträumen des Staatl. Bauamtes Bamberg, Franz-Ludwig-Str. 21, Bamberg, eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Witton  
Regierungsdirektorin