

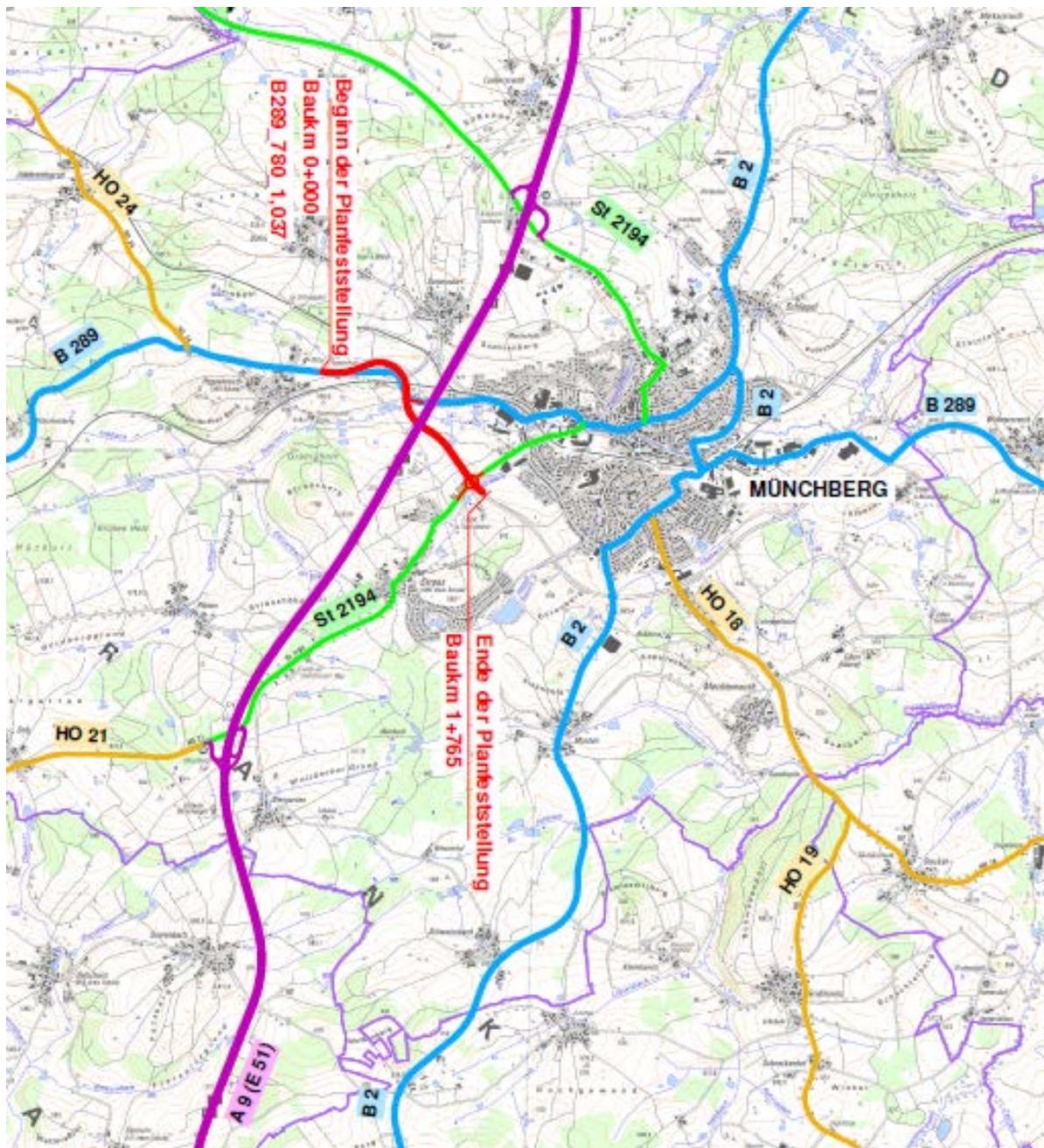


Planfeststellungsbeschluss

für den

Bau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss)
im Zuge der Bundesstraße 289
"Kulmbach - Münchberg - Rehau"
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+765
(Abschnitt 780, Station 1,037 der B 289 bis
Abschnitt 380, Station 1,00 der St 2194)
im Gebiet der Stadt Münchberg, Landkreis Hof

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

	Seite
ÜBERSICHTSPLAN	2
INHALTSVERZEICHNIS	3
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
A. ENTSCHEIDUNG	8
1 Feststellung des Plans	8
2 Festgestellte Unterlagen.....	8
3 Umfasste Entscheidungen	9
3.1 Wasserrechtliche Planfeststellung	9
3.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis.....	9
3.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - Beschränkte Erlaubnis.....	10
3.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen.....	11
4 Straßenrechtliche Verfügungen	11
4.1 Nach FStrG	11
4.2 Nach BayStrWG.....	13
5 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen	13
5.1 Unterrichtungspflichten	14
5.2 Verkehrslärmschutz	15
5.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz.....	16
5.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen).....	17
5.5 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	20
5.6 Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft	21
5.7 Sonstige öffentliche Belange.....	22
5.7.1 Denkmalschutz	22
5.7.2 Fischereiliche Belange.....	23
5.7.3 Belange der Autobahndirektion Nordbayern	24
5.7.4 Belange der Eisenbahn (Deutsche Bahn AG, Eisenbahnbundesamt)	25
5.7.5 Belange der Stadt Münchberg	26
5.8 Sonstige private Belange	27
5.9 Berichtigungen	29
6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen.....	31
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen.....	31
6.2 Zurückweisungen	32
7 Kostenentscheidung.....	33
B. SACHVERHALT	34
1 Beschreibung des Vorhabens.....	34
2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen	35
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.....	36
2.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)	37
2.3 Regionalplan	37

2.4	Sonstige Planungsstufen	38
3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	38
C.	ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	40
1	Verfahrensrechtliche Bewertung	40
1.1	Allgemeines zur Planfeststellung einschließlich Notwendigkeit der Planfeststellung	40
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	40
1.3	Vorprüfung zur Natura 2000-Gebietsverträglichkeit	42
2	Materiell-rechtliche Würdigung	42
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	42
2.2	Planrechtfertigung	42
2.2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung).....	42
2.2.2	Planungsziele.....	43
2.2.3	Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 289	44
2.2.4	Künftige Verkehrsverhältnisse auf der B 289 (Ortsumgehung Münchberg)	46
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	48
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	48
2.3.2	Vorhabenalternativen	49
2.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	50
2.3.4	Immissionsschutz, Bodenschutz	53
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz	54
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.....	54
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	55
2.3.4.1.3	Verkehrslärmberechnung.....	56
2.3.4.1.4	Beurteilung und Ergebnis.....	57
2.3.4.1.5	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz	58
2.3.4.2	Schadstoffbelastung.....	61
2.3.4.3	Bodenschutz	62
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege.....	63
2.3.5.1	Verbote	63
2.3.5.1.1	Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz	63
2.3.5.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	64
2.3.5.1.2.1	Zugriffsverbote	64
2.3.5.1.2.2	Prüfmethodik.....	65
2.3.5.1.2.3	Konfliktanalyse und Ergebnis.....	66
2.3.5.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange.....	68
2.3.5.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	69
2.3.5.3.1	Eingriffsregelung	69
2.3.5.3.2	Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	70
2.3.5.3.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung.....	71
2.3.5.3.4	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation	76
2.3.6	Gewässerschutz.....	77
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	77
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	81
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	85
2.3.7.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	86
2.3.7.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft ..	88
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange.....	97
2.3.8.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	97
2.3.8.2	Straßenverkehrsrechtliche Belange	97
2.3.8.3	Denkmalschutz	98
2.3.8.4	Fischereiliche Belange	98
2.4	Private Einwendungen	100

2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen von allgemeiner Bedeutung, die von Betroffenen erhoben wurden:	100
2.4.1.1	Flächenverlust.....	100
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	102
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen.....	103
2.4.1.2.2	Ersatzlandbereitstellung.....	103
2.4.1.2.3	Umwege.....	104
2.4.1.2.4	Nachteile durch Bepflanzung	105
2.4.2	Einzelne Einwender	105
2.5	Gesamtergebnis der Abwägung.....	112
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	112
3	Kostenentscheidung.....	113
	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	114

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BW	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
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 "Kulmbach – Münchberg – Rehau" von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+765 (Abschnitte 780, Station 1,037 bis Abschnitt 380, Station 1,000 der St 2194) im Gebiet der Stadt Münchberg, Landkreis Hof, wird mit den sich aus Ziffer 5 ergebenden besonderen Verpflichtungen nach Art. 17 FStrG i.V.m. Art. 72 bis 78 BayVwVfG festgestellt.

2 Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 50.000
3		Übersichtsluftbild	1 : 5.000
5		Lagepläne	
	1	Lageplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 1+000)	1 : 1.000
	2	Lageplan (Bau-km 1+000 – Bau-km 1+765)	1 : 1.000
6		Höhenpläne	
	1	B 289	1 : 2 500/250
	2	GVS Gottersdorf	1 : 2 500/250
	3	Kulmbacher Straße (B 289 alt), St 2194	1 : 2 500/250
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1	1	Maßnahmenplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 1+000)	1 : 1.000
	2	Maßnahmenplan (Bau-km 1+000 – Bau-km 1+765)	1 : 1.000
9.2		Maßnahmenblätter	
9.3		Tab. Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10		Grunderwerb	
10.1	1	Grunderwerbsplan (Bau-km 0+000 – Bau-km 1+000)	1 : 1.000
	2	Grunderwerbsplan (Bau-km 1+000 – Bau-km 1+765)	1 : 1.000
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	
11		Bauwerksverzeichnis	
12	1a	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen - berichtigte Fassung	1 : 5.000
14		Straßenquerschnitte	
	1	B 289	1 : 50
	2	Kreisverkehrsplatz	1 : 50
	3	Öffentlicher Feld- und Waldweg	1 : 50

17		Immissionstechnische Untersuchungen	
17.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1		Erläuterungsbericht zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
18.2		Lageplan der Einzugsgebiete und Einleitungsstellen	1 : 2.500
18.3		Hydrotechnische Berechnungen	
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19.1		Erläuterungsbericht zur umweltfachlichen Untersuchung	
19.2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.500
19.3		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt vom Staatlichen Bauamt Bayreuth grundsätzlich unter dem Datum 29.04.2011, lediglich Unterlage 12, Blatt 1a "Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen – berichtige Fassung" unter dem Datum 21.03.2013.

3 Umfasste Entscheidungen

3.1 Wasserrechtliche Planfeststellung

Die Planfeststellung umfasst die Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG für die nach den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen für die Verlegung der Pulschnitz auf ca. 100 m Länge (Ifd.Nr. 22.1 BV) sowie die Abgrabungen zum Retentionsraumausgleich im Hochwasserabflussbereich der Pulschnitz mit einem Volumen von mind. 990 m³ gemäß Ifd.Nr. 22.4 BV (Ersatzmaßnahme E3) und Ifd.Nr. 23.1 BV (Ausgleich Retentionsraumverlust).

3.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen - insbesondere Planunterlage 11 "Bauwerksverzeichnis" und Planunterlage 18 "Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen" - aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen gesammeltes Straßenoberflächenwasser gemäß Ifd.Nrn. 14.1, 14.2, 14.3, 14.4 BV bei Bau-km 0+610 in das Reisbächlein an der Einleitungsstelle E0, gemäß Ifd.Nr. 14.8, 14.11, 15.1 BV an der Einleitungsstelle E1 in die Pulschnitz und gemäß Ifd.Nr. 14.19, 15.2 an der Einleitungsstelle E2 über einen namenlosen Graben in die Pulschnitz einzuleiten.

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

E1 bei Bau-km 0+970 links: 8 l/s

E2 bei Bau-km 1+320 links: 8 l/s

Die zulässige Einleitungsmenge an der Einleitungsstelle (E0) für die Entwässerungseinrichtungen gemäß BV 14.1, 14.2, 14.3 und 14.4 in das Gewässer Reisbächlein wird in Ergänzung zu den Planunterlagen nach Berechnung des Vorhabenträgers und Überprüfung durch das WWA Hof wie folgt festgelegt:

E0 bei Bau-km 0+610 links: 20,5 l/s

Den Benutzungen liegen die vom amtlichen Sachverständigen - WWA Hof - geprüften Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

Zusammenstellung der Einleitungen:

Einleitungsstelle	Bau-km	Vorfluter	Einleitungsmenge	Vorbehandlung/ Rückhaltung
E0	0+610	Reisbächlein	20,5 l/s	Nein / Nein
E1	0+970	Pulschnitz	8 l/s (Drosselabfluss RRB 0-1)	Ja / Ja
E2	1+320	Pulschnitz	8 l/s (Drosselabfluss RRB 1-1)	Ja / Ja

3.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - Beschränkte Erlaubnis

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

3.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen

Die Planfeststellung ersetzt gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG die Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

4 Straßenrechtliche Verfügungen

4.1 Nach FStrG

Die Neubaustrecken der B 289 – Verlegung südlich Münchberg – von Bau-km 0+189 (Abschnitt 780, Station 1,225) bis Bau-km 0+784 (Abschnitt 780, Station 1,759) und von Bau-km 0+798 (Abschnitt 780, Station 1,776) bis Bau-km 1+676 einschließlich des neuen Kreisverkehrsplatzes bei Bau-km 1+660 (Ifd.Nr. 1.1 und 1.2 BV) werden gemäß § 2 Abs. 6 i.V.m. Abs. 2 FStrG zur B 289 gewidmet.

Der geplante Geh- und Radweg von Bau-km 0+610 bis Bau.km 0+720 rechts der B 289, Ifd.Nr. 5.4 BV wird als Straßenbestandteil der B 289 von der Widmung erfasst und zum unselbständigen Geh- und Radweg in der in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland gewidmet.

Die Widmung wird mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe der Neubaustrecke der B 289 wirksam wird und die Widmungsvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 FStrG zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Folgende Streckenabschnitte werden zur B 289 aufgestuft mit der Maßgabe, dass die Umstufung jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG/Art. 7 Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG):

- Gemeindeverbindungsstraße (südl. Entlastungsstraße) von Bau-km 1+676 bis Abschnitt 840, Station 1,922 der bestehenden B 289 (gemäß Ifd.Nr. 2.3 BV und "Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung – berichtigte Fassung" vom 21.03.2013, Unterlage 12, Blatt 1a) und
- Kreisverkehr im Zuge der Kreisstraße HO 18 (Sparnecker Straße auf Fl.Nr. 140/8 der Gemarkung Mechlenreuth) "Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung – berichtigte Fassung" vom 21.03.2013, Unterlage 12, Blatt 1a.

Folgende Streckenabschnitte der B 289 werden gemäß den Regelungen im Bauwerksverzeichnis und dem "Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung – berichtigte Fassung" vom 21.03.2013, Unterlage 12, Blatt 1a abgestuft mit der Maßgabe, dass die Abstufung jeweils mit der Ingebrauchnahme für den neuen

Verkehrszweck wirksam wird (§ 2 Abs. 4 und 6 FStrG/Art. 7 Abs. 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG):

- von Abschnitt 780 Station 1,225 bis Abschnitt 780 Station 1,602 (Ifd.Nr. 2.1 BV) zum Öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 780 Station 1,842 bis Abschnitt 780 Station 1,888 (Ifd.Nr. 2.2 BV) zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 780 Station 1,888 bis Abschnitt 780 Station 2,052 zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 780 Station 2,052 bis Abschnitt 780 Station 3,223 zur Ortsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 800 Station 0,000 bis Abschnitt 800 Station 0,482 zur Staatsstraße (St 2194) in der Baulast des Freistaates Bayern,
- von Abschnitt 820 Station 0,000 bis Abschnitt 820 Station 0,808 zur Ortsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 840 Station 0,000 bis Abschnitt 840 Station 0,905 zur Ortsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 840 Station 0,905 bis Abschnitt 840 Station 1,216 zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von Abschnitt 840 Station 1,216 bis zur Gemeindegrenze Stadt Münchberg/Gemeinde Weißdorf auf eine Länge von 368 m zum Öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Stadt Münchberg und
- von der Gemeindegrenze Stadt Münchberg/Gemeinde Weißdorf bis zur Abzweigung der B 289 alt/neuer öFW (Fl.Nr. 84/1 Gemarkung Wulmersreuth) auf eine Länge von 117 m zum Öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Gemeinde Weißdorf.

Die künftig für den Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassenden Teilstrecken der bisherigen B 289 gemäß Ifd.Nrn. 3.1 und 3.2 BV im Abschnitt 780 von Station 1,602 bis Station 1,759 und von Station 1,776 bis Station 1,842 sowie im Bereich der Gemeinde Weißdorf von der Abzweigung der B 289 alt/neuer öFW bis zum Abschnitt 840, Station 1,922 der B 289 (Fl.Nr. 84 Gemarkung Wulmersreuth) auf eine Länge von 97 m werden gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. Abs. 6 Satz 2 FStrG eingezogen, und zwar jeweils mit der Maßgabe, dass die Einziehung mit der Sperrung der entsprechenden Straßenteile wirksam wird.

4.2 Nach BayStrWG

Für die nach den Planunterlagen neu herzustellenden bzw. anzupassenden oder zu verlegenden Teilstrecken von Straßen nach dem BayStrWG werden die Widmungen verfügt, jeweils mit der Maßgabe, dass die Widmungen mit der Verkehrsübergabe wirksam werden, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 i.V.m. Abs. 3 BayStrWG):

- Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Gottersdorf gemäß BV-Nr. 4.2 sowie GVS nach Münchberg gemäß BV-Nr. 4.4 zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg,
- von ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen gemäß BV-Nrn. 5.1, 5.2, 5.3, 5.5, 5.9, 5.10, 5.12, 5.13, 5.14 zu ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldwegen in der Baulast der Stadt Münchberg und
- der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg auf der Fl.Nr. 84/1 Gemarkung Wulmersreuth auf eine Länge von 61 m zum öffentlichen Feld- und Waldweg in der Baulast der Gemeinde Weißdorf.

Die künftig für den öffentlichen Verkehr entbehrlichen und damit aufzulassen- den Teilstrecken der bestehenden Staatsstraße St 2194 in der Baulast des Freistaates Bayern gemäß BV-Nr. 3.3, der bestehenden GVS südliche Entlas- tungsstraße in der Baulast der Stadt Münchberg gemäß BV-Nr. 3.4, der be- stehenden GVS nach Gottersdorf gemäß BV-Nr. 4.2 sowie von bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwegen (gemäß BV-Nrn. 5.10 und 5.12) werden je- weils mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung jeweils mit der Sper- rung des entsprechenden Straßen- und Wegeteiles wirksam wird (Art. 8 Abs. 1 und 5 i.V.m. Art. 6 Abs. 6 BayStrWG).

Für den nach den Planunterlagen geänderten unselbständigen Geh- und Radweg von Abschnitt 380, Station 1,140 bis Abschnitt 380, Station 0,930 der St 2194 oder die anzupassenden Straßenteile der Staatsstraße 2194 (BV-Nrn. 4.5, 4.6 und 5.16) wird die Widmung zur Staatsstraße mit der Maßgabe ver- fügt, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen (Art. 6 Abs. 6 i.V.m. Abs. 3 BayStrWG).

5 Nebenbestimmungen, Ausnahmen, Befreiungen

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

Hinweis:

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

5.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns und der voraussichtliche Bauablauf ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

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

5.1.2 Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Möwenweg 2a, 86938 Schondorf am Ammersee, ist frühzeitig über die Bauarbeiten zu informieren und in den Bauablauf einzubinden, um die weiteren Maßnahmen planen und koordinieren zu können (Die Vorlaufzeit für Arbeitsvorbereitungen beträgt mindestens 10 Wochen vor Beginn von Umlegungsarbeiten an der LWL-Trasse). Falls neben der GLH noch andere Telekommunikations- oder LWL-Betreiber von Umlegungsarbeiten betroffen sein sollten, sind der GLH vom Vorhabenträger die entsprechenden Ansprechpartner zu nennen.

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

5.1.4 Die Stadtwerke Münchberg beabsichtigen entlang der gesamten Strecke die Verlegung eines Mittelspannungssystems mit Steuerkabel sowie im Bereich von der neuen Bahnbrücke bis zur Kulmbacher Straße die Verlegung einer Gasleitung. Außerdem wird auf Grund der Trassenänderung der B 289 eine Änderung (Neuverlegung einer Gas- und Wasserleitung nördlich der Bahnlinie) notwendig.

Alle erforderlichen und geplanten Leitungsänderungen bzw. Mitverlegungen sind rechtzeitig mit den Stadtwerken Münchberg abstimmen.

5.1.5 Der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg, ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Kreuzungsheft mit numerischen Abstandsnachweisen der 110 kV-Freileitung (BW-Nr. 17.2 bei Bau-km 0+260) zu übergeben.

5.1.6 Der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth sind der Baubeginn und das Bauende mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen. Im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung ist im Hinblick auf das autobahneigene Streckenfernmeldekabel "F52" und LWL-Kabel das Sachgebiet 33 (Telematik) der Autobahndirektion Nordbayern in Nürnberg rechtzeitig einzubinden.

5.1.7 Mit der Stadt Münchberg sind im Hinblick auf die geplante Abwasserdruckleitung rechtzeitig die Lage und der Einbau eines Leerrohres zur Kreuzung der Bundesstraße abzustimmen.

- 5.1.8 Sowohl der Baubeginn als auch die Durchführung der Bauabnahme sind dem WWA Hof drei Werkzeuge zuvor anzuzeigen.

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem WWA Hof zwei Fertigungen und der Kreisverwaltungsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

- 5.1.9 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege ist der Beginn von Erdbauarbeiten vom Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn anzuzeigen.

- 5.1.10 Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Flächen mit schädlichen Bodenverunreinigungen aufgefunden werden, sind die zuständigen Behörden des technischen Umweltschutzes unverzüglich zu informieren, um über die weiteren notwendigen Maßnahmen zur Untersuchung und Sanierung der möglichen Altlast zu entscheiden.

5.2 Verkehrslärmschutz

- 5.2.1 Für die Straßenoberfläche der künftigen Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 ist im gesamten Planfeststellungsabschnitt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+765 ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

Das Gleiche gilt auch im Falle der Erneuerung der Fahrbahndecke.

- 5.2.2 Die Dehnfugen an den Brückenenden der Pulsnitzbrücke sind entsprechend den Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke auszubilden und zur Minimierung auffälliger und lästiger Pegel- und Frequenzänderungen sorgfältig auszuführen.

- 5.2.3 Bei den Bauarbeiten ist zu beachten, dass lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten grundsätzlich auf die Tageszeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken sind. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nacharbeit sind zu beachten.

Soweit möglich sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MABI I/1970 S. 2) ist zu beachten.

Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV - entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vom Staatlichen Bauamt Bayreuth vertraglich entsprechend zu verpflichten.

5.3 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

- 5.3.1 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen.
- 5.3.2 Um eine zusätzliche Beeinträchtigung der Tierwelt zu vermeiden, dürfen Gehölzrodung sowie Baufeldfreimachung auf dem gehölzfreien Gelände nur im Winterhalbjahr, also außerhalb der Vogelbrutzeit (zwischen 30. September und 1. März) erfolgen (vgl. Schutzmaßnahme S2 im Plan).
- 5.3.3 Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 (Zäune und Hecken, Feuchtfleichen und Gehölze) anzuwenden. Tabuflächen für den Baubetrieb an der Pulschnitz sind im Gelände durch Bretterzaun oder Flatterleine zu kennzeichnen und zu beachten.
- 5.3.4 Am Bahndamm sind Schotterflächen und Totholzhaufen als Lebensraumverbesserung für Reptilien anzulegen (= M1 und M2).
- 5.3.5 Die A/E-Flächen sind spätestens 1 Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertigzustellen.
- 5.3.6 Gestaltung und Pflege der A/E-Flächen sind im Detail noch mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 5.3.7 Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze zu verwenden.
- 5.3.8 Es wird zur besseren Übersichtlichkeit angeregt, die geplanten Maßnahmen E1, E2 und E3-Ost zur Maßnahme "E-Ost" zusammenzufassen (= Fl.Nr. 217 Gemarkung Poppenreuth und Fl.Nr. 1229 Gemarkung Münchberg) mit dem Ziel "Sukzession und artenreiche Auenwiese" (nach Tieferlegung wegen Retentionsausgleich). Weiterhin sollten die geplanten Maßnahmen A1 und E3-West zu einer Maßnahme "E-West" mit dem Ziel "Pulschnitzverlegung und Auenwiese" verbunden werden (auf Teilfläche der Fl.Nr. 1212 Gemarkung Münchberg).
- 5.3.9 Soweit es technisch möglich ist, sind als ergänzende Maßnahmen zur Sicherung des aktuellen Erhaltungszustand der Zauneidechse auf den südwestexponierten Dammböschungen im Bereich von Bau-km 0+300 bis Bau-km 0+400 und im Einschnitt von Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+600 Magerstandorte durch Rohbodenböschungen zu schaffen.
- 5.3.10 Die Regenrückhaltebecken sind möglichst naturnah (Erdbecken mit geschwungener Uferlinie) zu gestalten und durch eine entsprechende Gestaltung der Außenbereiche in die Landschaft einzubinden.
- 5.3.11 Die bestehende landschaftsprägende Birkenallee der Südumgehung Münchberg sollte, soweit möglich, im gesamten Planfeststellungsbereich auf den

Außenkurven und geraden Strecken ebenfalls mit großen Birken fortgesetzt werden. Die Verkehrssicherheit darf dadurch allerdings nicht beeinträchtigt werden.

- 5.3.12 Falls die verbleibenden Flurstücke (Teilfläche Fl.Nrn. 276/1 und 278/1 sowie 277/1 der Gemarkung Poppenreuth) zwischen neuer und alter B 289 im Bereich von Bau-km 0+300 bis 0+500 im Rahmen des Grunderwerbs als unwirtschaftliche Restfläche mit erworben werden müssen und keine landwirtschaftliche Nutzung möglich und erwünscht sein sollte, sollten auf diesen Flächen entsprechende Gestaltungsmaßnahmen (z.B. Wiese oder Hochstauden mit einem Auentümpel) entwickelt werden.

5.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)

Zu den Rückhaltebecken und Niederschlagswasser sind folgende Auflagen veranlasst:

- 5.4.1 Aus Gründen des Gewässerschutzes sind die beiden Rückhaltebecken jeweils mit einem Leichtstoffabscheider auszustatten, um insbesondere bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen Leichtflüssigkeiten zurückhalten zu können; dazu ist vor dem Auslaufbereich eine Tauchwand notwendig, deren Unterkante wenigstens 0,30 m unter der Überlaufschwelle liegen muss.

Die Absetzwirkung wird im Wesentlichen durch Beruhigung des zulaufenden Wassers mit anschließender langsamer Horizontaldurchströmung erreicht. Daher sind im Zulauf zu den Becken Wasserbausteine vorzusehen, um den Zufluss breitflächig zu verteilen, um keine Aufwirbelung abgesetzter Stoffen im Absatzbecken zu bewirken.

Das Freibordmaß der Absatz- und Rückhaltebecken zwischen Dammkrone und höchstem Stauziel muss mindestens 0,30 m betragen.

- 5.4.2 Die Becken sind ohne Bepflanzung anzulegen.
- 5.4.3 Das Notentlastungsgerinne ist als gepflasterte Rinne auszuführen.
- 5.4.4 Der Auslauf aus den Becken ist absperrbar mittels Schieber zu gestalten.
- 5.4.5 Für die beiden Regenrückhaltebecken sind vor Baubeginn dem Wasserwirtschaftsamt Hof noch Detailpläne bzw. Bauwerkszeichnungen vorzulegen.
- 5.4.6 Die Funktionsfähigkeit der Absperreinrichtungen ist dem Betriebspersonal und dem WWA Hof in einer Einweisung zu erläutern.

- 5.4.7 Die Ufer des Reisbächleins und der Pulschnitz sind gegenüber den Einleitungsstellen (E0, E1 und E3) mit einem Steinsatz gegen Auskolkungen zu schützen.
- 5.4.8 Im Bereich der Einleitungsstellen sind zur Stabilisierung der Bachsohlen jeweils zwei Querriegel in Abstimmung mit dem WWA Hof einzubauen.
- 5.4.9 Falls die Sedimentations-/Regenrückhaltebeckenanlagen aus betrieblichen Gründen abgelassen werden müssen, ist dies so vorzunehmen, dass kein Schwall entsteht und unterliegende Gewässerstrecken und Anlagen nicht schädlich beeinflusst werden. Das Abtreiben von Schlamm ist zu vermeiden.
- 5.4.10 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig zu kontrollieren.
- 5.4.11 Die Benutzungsanlagen sind stets in einem ordentlichen und betriebsbereiten Zustand zu halten. Insbesondere sind Schlammablagerungen in den Becken regelmäßig zu beseitigen. Der in der Benutzungsanlage anfallende Schlamm ist gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.
- 5.4.12 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Einzugsbereich der Sedimentations-/Regenrückhalteanlage ist der Ablauf zu verschließen. Die sich im Becken ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.
- 5.4.13 Gräben zur Ableitung von Niederschlagswasser der Straßenfläche dürfen nur dort befestigt (z.B. Sohlschalen) werden, wo dies aus technischen Gründen zwingend notwendig ist.
- 5.4.14 Die Einleitung von Schmutzwasser in den Regenkanal ist untersagt.
- 5.4.15 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit den Augen wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 5.4.16 Alle Einleitungsstellen in die Gewässer sind strömungsgünstig anzulegen, damit eine sofortige Vermischung erfolgen kann.
- 5.4.17 Der Mehraufwand für die Unterhaltung der Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen obliegt dem Straßenbaulastträger.
- Im Hinblick auf Gewässerentwicklung und Brückenbauwerke sind folgende Auflagen veranlasst:
- 5.4.18 Der durch das Dammbauwerk verloren gehende Retentionsraum im Talraum der Pulschnitz ist wirkungsgleich auszugleichen.
- 5.4.19 Für die geplante Umgestaltung der Gewässerstrecke der Pulschnitz sowie die Gestaltung des notwendigen Retentionsausgleichs sind vor der Bauausführung

zung dem WWA Hof entsprechende Ausführungspläne (insbesondere Regelquerschnitte, Brückenquerschnitte) zur einvernehmlichen Abstimmung rechtzeitig vorzulegen. Dabei ist auf eine bauliche strömungsgünstigere Anpassung des Zulaufbereiches und eine Geländeprofilierung zur Reduzierung des Aufstaus zu achten.

Da auch ein Retentionsausgleich bzw. Abtrag von 0,20 m unter dem Brückenbauwerk notwendig sein wird, ist die Pulsnitzbrücke so auszuführen, dass diese im Endzustand an der ungünstigsten Stelle eine lichte Höhe von mind. 2,00 m aufweist.

5.4.20 Die Baumaßnahmen sind zu einer Jahreszeit auszuführen, in der üblicherweise mit keinem oder wenig Hochwasser zu rechnen ist.

5.4.21 Der Vorhabenträger hat Vorkehrungen zum Schutz von Abschwemmungen und Gewässerverunreinigungen zu treffen. Die Baustelleneinrichtung ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu errichten.

5.4.22 Überschüssiges Erdmaterial ist außerhalb von Überschwemmungsgebieten zu verbringen, Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

5.4.23 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im Freien befindliche Bauteile, die keine wassergefährdenden und auslaugbaren Stoffe enthalten.

5.4.24 Die Eingriffe in die Gewässer sind auf das Mindestmaß zu reduzieren und möglichst naturnah zu gestalten.

Nach der Bauausführung sind der ursprüngliche Zustand der Uferböschung und der Gewässersohle wieder herzustellen.

5.4.25 Bei den Kreuzungen mit Gewässern obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger die künftige Unterhaltung der Kreuzungsbauwerke und der jeweiligen Gewässer jeweils 5 m ober- und unterhalb sowie auch die Freihaltung der Durchflussöffnung.

5.4.26 Zur Aufrechterhaltung der Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers ist anstelle des geplanten Rohrdurchlasses DN 1000 bei Bau-km 0+043 der GVS nach Gattersdorf (BW-Nr. 14.5) für die Querung des Reisbächleins ein Rechteckdurchlass mit einer lichten Weite von 2,50 m und einer lichten Höhe von 1,50 m vorzusehen. Das Niedrigwassergerinne ist mit einer Breite von 1,0 m auszuführen, die beiden Randbereiche jeweils mit 0,75 m. Der Durchlass ist so zu gestalten, dass die Bauwerkssohle ausreichend tief mit mind. 20 cm unter der Gewässersohle einbindet. Die natürliche Gewässersohle bzw. das vorhandene Gefälle ist beizubehalten. Der Ein- und Auslaufbereich des Bauwerkes ist z.B. mit Wasserbausteinen, rau verlegt, gegen Auskolkung bei Hochwasser zu schützen. Die Böschungen sind ingenieurbiologisch zu sichern.

Dem WWA Hof sind vor Bauausführung entsprechende Unterlagen zur Abstimmung zuzuleiten.

Im Hinblick auf die Wasserversorgung und den Grundwasserschutz sind folgende Auflagen veranlasst:

- 5.4.27 Es ist beim Träger der öffentlichen Wasserversorgung, den Stadtwerken Münchberg, eine Leitungsauskunft einzuholen. Erforderliche Schutzmaßnahmen für die Wasserleitungen sind mit den Stadtwerken Münchberg ggf. festzulegen.
- 5.4.28 Für die Anwesen Poppenreuth 23, 24 und 27 bestehen nach Mitteilung des WWA Hof betriebene bzw. ehemalige Einzelwasserversorgungsanlagen. Soweit diese Anlagen durch die Nähe zum Neubau der B 289 beeinflusst werden könnten, sollten entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen vor Baubeginn und während der Bauphase durchgeführt werden.

5.5 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

- 5.5.1 Für die nach Teil A Ziffern 3.2 und 3.3 des Beschlusstextes erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den hierzu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 5.5.2 Die in Teil A Ziffer 3.2 angegebenen zulässigen Einleitungsmengen an den einzelnen Einleitungsstellen des Fahrbahnabwassers in die Gewässer Pultschnitz und Reischbachlein dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.
- 5.5.3 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 5.5.4 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

5.6 Belange der Landwirtschaft und Forstwirtschaft

5.6.1 Grundstückszufahrten, die durch den Bau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 neu und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wieder herzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung sind in Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Eigentümer entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.

5.6.2 Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten 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.

5.6.3 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist - soweit technisch möglich - ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig, sind 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.

5.6.4 Die Grundstücke der Fl.Nrn. 211, 213, 219, 220, 221, 222, 223 und 224 der Gemarkung Poppenreuth sowie die Fl.Nrn. 1159, 1160 und 1227 der Gemarkung Münchberg sind vor Baubeginn auf ihren Zustand hin zu begutachten (Beweissicherung), um spätere etwaige nachteilige Veränderungen durch die Straßenbaumaßnahme, insbesondere Vernässungen, feststellen zu können. Art und Umfang der Begutachtung vor Baubeginn ist in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem Bayerischen Bauernverband festzulegen.

5.6.5 Der Abfluss des Oberflächenwassers ist - entsprechend den festgestellten Planunterlagen - so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen eine breitflächige Versickerung von Oberflächenwasser über die Straßenböschung vorgesehen ist.

5.6.6 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist - ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen - auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandene Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen.

Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitestmöglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.

- 5.6.7 Die betroffenen Land- und Forstwirte sind möglichst rechtzeitig (bis spätestens Ende April des betreffenden Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung über die Stadt Münchberg) über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle der nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.
Wenn wegen der - auch bei nur vorübergehender - Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Zusammenhang mit flächenbezogenen Agrar-Förderprogrammen Rückforderungen von gewährten Subventionsleistungen (Ausgleichszahlungen) oder Sanktionszahlungen gegenüber dem Subventionsempfänger geltend gemacht werden, hat der Straßenbaulastträger den betroffenen Subventionsempfängern die rückgeforderten Beträge bzw. Sanktionszahlungen auf Antrag gegen Nachweis zu erstatten.
- 5.6.8 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.
- 5.6.9 An den neu zu errichtenden bzw. künftigen öffentlichen Feld- und Waldwegen sind in erforderlichem Maß in Abstimmung mit der Stadt Münchberg und den Landwirten bzw. Grundstückseigentümern Ausweichstellen anzulegen.
- 5.6.10 Maßnahmenbedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am untergeordneten Straßen- und Wegenetz sind nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben. Rechtzeitig vor Baubeginn ist jeweils mit dem Baulastträger in geeigneter Form eine Beweisaufnahme durchzuführen.
- 5.6.11 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist.

5.7 Sonstige öffentliche Belange

5.7.1 Denkmalschutz

- 5.7.1.1 Baudenkmäler dürfen nicht verändert werden.

- 5.7.1.2 Soweit dies durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 5.7.1.3 Der Vorhabenträger hat die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsfällen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 5.7.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar 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 entsprechend dem IMS vom 26.10.2010 Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 5.7.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 5.7.1.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 5.7.2 Fischereiliche Belange
- 5.7.2.1 Bei der Abwicklung der Bauarbeiten ist eine Verschmutzung der unterliegenden Gewässerstrecken weitmöglichst zu vermeiden. Das neue Bett der Pul-

schnitz ist trocken zu gestalten und erst danach an das ursprüngliche Gewässer anzubinden.

- 5.7.2.2 Die Planung für die Gewässerverlegung der Pulschnitz erstellt der Vorhabenträger in enger Abstimmung mit dem WWA Hof. Soweit aus wasserwirtschaftlicher Sicht möglich, ist das neue Bachbett der Pulschnitz mit einer 15 cm dicken Kiesauflage auszustatten. Hierzu ist ein grobkörniger Kies, mindestens mit einer Korngröße von 5 bis 10 cm zu verwenden, damit ein Lückensystem im Bachgrund entsteht.
- 5.7.2.3 Das neue Gewässerbett für die Pulschnitz ist naturnah zu gestalten (keine Pflasterung oder Betonierung). Es sollten Vertiefungen vorgesehen und Störsteine eingebracht werden, sodass sich eine Strukturvielfalt bei wechselnden Wasserführungen ausbildet.
- 5.7.2.4 Baubedingte Sedimentablagerungen in der Pulschnitz in unterhalb gelegenen Gewässer-/Staubereichen sind nach Abschluss der Baumaßnahmen gewässerunschädlich wieder zu beseitigen.
- 5.7.2.5 Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Erhöhung in der Pulschnitz nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.
- 5.7.2.6 Die Maßnahmen an der Pulschnitz (insbesondere Gewässerverlegung und Brückenbau) sollten, soweit möglich, nicht in der Laichzeit der Salmoniden von Oktober bis März durchgeführt werden.
- 5.7.2.7 Fischereiliche Schäden, die durch die Baumaßnahme entstehen, sind auszugleichen. Die Kosten für notwendige Gutachten zur Schadenshöhe sind vom Vorhabenträger zu tragen.
- 5.7.3 Belange der Autobahndirektion Nordbayern
 - 5.7.3.1 Sollten durch die Bauarbeiten vorhandene Brückenentwässerungsleitungen der Talbrücke Münchberg (BW 271c) im Zuge der BAB A 9 gekreuzt werden, sind diese entsprechend zu sichern. Beschädigte Rohrleitungen sind zu ersetzen; Reparaturen sind nicht zulässig.
 - 5.7.3.2 Alle Beschädigungen am Bauwerk und dessen Einrichtungen sind unverzüglich der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, (Tel.: 0921/7569-0) anzuzeigen.
 - 5.7.3.3 Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Beweissicherung im Bereich des Bauwerkes im Beisein des zuständigen Leiters der Autobahnmeisterei Münchberg zu erstellen (Fotos).

- 5.7.3.4 Für den Bereich des Bauwerkes sind nach Fertigstellung Bestandsunterlagen (Lageplan, Schnitte) an die Dienststelle Bayreuth zu übergeben.
- 5.7.3.5 Das Regenrückhaltebecken RRHB 31 sowie die Entwässerungseinrichtungen der BAB A 9 dürfen in ihrer Funktion und Größe nicht verändert werden. Die Umfahrung des RRHB 31 muss bestehen bleiben. Die Zufahrt zum Regenrückhaltebecken muss während der gesamten Bauzeit gewährleistet sein (Harvariefall). Es darf kein zusätzliches Wasser von der B 289 in das Regenrückhaltebecken geleitet werden.
- 5.7.3.6 Die Trasse der B 289 neu überbaut einen Durchlass DN 800, der für die Ableitung des Regenwassers sowohl der Münchberger Talbrücke als auch für das anfallende Oberflächenwasser links und rechts der Trasse der BAB A 9 dient. Da sich in der Vergangenheit gezeigt hat, dass der vorhandene Durchlass DN 800 nicht ausreichend leistungsfähig ist, ist die Ableitung des Regenwassers an den Kreuzungsstellen mit der B 289 bzw. den beiden geplanten Feldwegen mit zwei Rohren jeweils DN 800 auszuführen.
- Die lfd.Nrn. 14.13, 14.14 und 14.15 BV werden daher mit der Maßgabe geändert, dass jeweils zwei Rohre mit einem Rohrdurchmesser von DN 800 zur Ausführung kommen.
- 5.7.3.7 Um Schäden im Fundamentbereich der Talbrücke Münchberg am Pfeilerpaar 9 zu vermeiden, ist das Gelände in Abstimmung mit der Dienststelle Bayreuth so zu modellieren, dass sich kein Wasser sammeln bzw. stehenbleiben kann.
- 5.7.3.8 Das Brückenbauwerk (BW-Nr. 7.3) ist so zu dimensionieren, dass es in seiner künftigen Funktion als Zufahrt zum südlichen Teil der Autobahnbrücke für eine Befahrung mit Schwerlastfahrzeugen geeignet ist.
- Die Zufahrt zu den Widerlagern über den öffentlichen Feld- und Waldweg BW-Nr. 5.10 ist sicherzustellen.
- 5.7.3.9 Der neue öffentliche Feld- und Waldweg und Zufahrtsbereich auf der Nordseite der B 289 neu, der als Zufahrt zum Regenrückhaltebecken dient, muss auch mit schweren Fahrzeugen (4-Achser) befahren werden können. Das Tor im Wildschutzzaun ist ggf. auf Kosten des Vorhabenträgers anzupassen.
- 5.7.3.10 Im Bereich der Pfeiler der Talbrücke Münchberg sind am Fahrbahnrand der B 289 neu passive Schutzeinrichtungen gemäß RPS vorzusehen.
- 5.7.4 Belange der Eisenbahn (Deutsche Bahn AG, Eisenbahnbundesamt)
- 5.7.4.1 Für die Änderung der Eisenbahnüberführung bei Bau-km 0+706 der B 289 neu (Bahn-km 100,910 der DB-Strecke Bamberg – Hof) hat der Vorhabenträger mit der DG Netz AG bereits eine Kreuzungsvereinbarung (Datum 13.10.2013) nach §§ 3/12 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abgeschlossen.

Die weiteren notwendigen Unterlagen und die Bauausführung sind eng mit der DB Netz AG abzustimmen.

- 5.7.4.2 Falls es im Zuge der Erstellung der Kreuzungsvereinbarung noch nicht erfolgt sein sollte, sind die notwendigen Unterlagen (Bauwerksplan mit insbesondere Grundriss, Schnitten, Ansichten) nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in Abstimmung mit der DB Netz AG zu erarbeiten und beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Prüfung und Freigabe der Brückenplanung vorzulegen.

Außerdem sind dem EBA weitere Aussagen bzw. Unterlagen vorzulegen, wie der Bahnkörper nach Abbruch der alten Brücke geschlossen und ausgebildet werden soll.

- 5.7.4.3 Falls die Baumaßnahme im TEN-Bereich liegt, ist für die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Brücke eine Genehmigung nach § 6 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV) beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen.

- 5.7.5 Belange der Stadt Münchberg

- 5.7.5.1 Falls die hierfür erforderlichen Grundstücksflächen freihändig erworben werden können, ist zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer auf der Südwestseite der B 289 von Bau-km 1+520 bis zum Geh- und Radweg auf der Südostseite der St 2194 auf eine Länge von rd. 150 m ein Geh- und Radweg zu errichten. Dieser erhält eine befestigte Breite von 2,5 m und jeweils 0,50 m breite Bankette. Er ist gemäß RStO mit einer 2,5 cm starken Deckschicht aus Asphaltbeton auf 7,5 cm Asphalttragschicht auszuführen. Das anfallende Oberflächenwasser ist flächig über die Bankette und Böschungen abzuführen bzw. zu versickern. Die anfallenden Kosten hat der Vorhabenträger zu übernehmen. Der Weg wird als Bestandteil der B 289 von der Widmung erfasst und zum unselbständigen Geh- und Radweg in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland gewidmet.

- 5.7.5.2 Falls die hierfür erforderlichen Grundstücksflächen freihändig erworben werden können, ist des Weiteren zur Optimierung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer auf der Südwestseite der B 289 von Bau-km 0+845 bis Bau-km 1+050 ein öffentlicher Feld- und Waldweg auf eine Länge von rd. 205 zu errichten. Dieser erhält eine befestigte Breite von 3,0 m und jeweils 0,50 m breite Bankette. Er ist auf die gesamte Länge gemäß RLW mit einer 8 cm starken Tragdeckschicht auf 25 cm Frostschutz auszuführen. Das anfallende Oberflächenwasser ist flächig über die Bankette und Böschungen abzuführen bzw. zu versickern. Die Pulschnittbrücke ist entsprechend zu verbreitern. Die anfallenden Kosten hat der Vorhabenträger zu übernehmen. Der Weg wird als öffentlicher Feld- und Waldweg in der Baulast der Stadt Münchberg gewidmet.

In diesem Fall entfällt der parallel zur B 289 geführte Teilabschnitt des geplanten Geh- und Radweges von Bau-km 0+845 bis Bau-km 0+895 auf eine Länge von rd. 50 m (BW-Nr. 5.8).

- 5.7.5.3 Falls die Lücken im Wegenetz geschlossen und die beiden vorstehenden Wegeverbindungen (gem. 5.7.5.1 und 5.7.5.2) verwirklicht werden können, ist der Öffentliche Feld- und Waldweg BW-Nr. 5.10 auch in dem weiteren Abschnitt von Bau-km 1+050 bis Bau-km bis ca. Bau-km 1+400 zu asphaltieren (Ausführung analog Steigungsbereiche mit einer 8 cm starken Tragdeckschicht auf 25 cm Frostschutzschicht).

5.8 Sonstige private Belange

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

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

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

Gleiches gilt für die Gestellung von Ersatzflächen.

- 5.8.3 Für die Durchführung der Baumaßnahme ist auf eine bauzeitliche Benutzung des Grundstückes Fl.Nr. 1232/1233 der Gemarkung Münchberg zu verzichten. Die vorübergehende Inanspruchnahme in einer Höhe von 41 m² gemäß lfd.Nr. 2.05.01 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 10.2) sowie des Grunderwerbsplans (Unterlage 10.1, Blatt 2) entfällt. Dies ist bei der Bauausführung entsprechend durch eine Markierung kenntlich zu machen.

- 5.8.4 Der Wasserzufluss zum Fischteich auf der Fl.Nr. 1126 der Gemarkung Münchberg bei Bau-km 1+350 ist gemäß den bisherigen Verhältnissen im Einvernehmen mit der Eigentümerin wieder funktionsfähig herzustellen. Hierzu ist gemäß Schreiben des Vorhabenträgers vom 03.12.2013 ein neues Regulierungsbauwerk östlich des Dammfußes der neuen B 289 zu errichten. Von dort wird als Frischwasserzuleitung zum Fischteich eine neue Kunststoffrohrleitung zur Teichanlage verlegt.

Es ist zu darauf zu achten, dass dem Teich kein von der B 289 abfließendes Oberflächenwasser und insbesondere auch kein Wasser aus dem Ablauf des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+400 (BW-Nr. 15.2) zugeleitet wird.

Die Kosten für die Herstellung trägt die Bundesrepublik Deutschland.

5.8.5 Im Rahmen der Bauausführung sind die Firmen zu verpflichten, Anlagen der E.ON Bayern AG (Freileitungen, Erdkabel) entsprechend zu schützen bzw. zu sichern.

5.8.6 Die bestehende 110-kV-Freileitung der E.ON Netz GmbH ist im Bereich Bau-km 1+000 bis 1+765 nicht lagerichtig in den Unterlagen dargestellt. Die Lage der Freileitung mit Schutzbereich, Mastnummern und Leitungsbezeichnung ist entsprechend den von der E.ON Netz GmbH geleiferten Bestandsunterlagen in die weiteren Planunterlagen des Vorhabenträgers einzutragen.

Bei der Kreuzung zwischen der Straße und der Freileitung ist zu gewährleisten, dass die nach DIN EN 50341 und DIN VDE 0105 – 100 geforderten Mindestabstände eingehalten werden. Die Kreuzung mit der B 289 befindet sich bei Bau-km 0+260 zwischen Mast Nr. 8 und Mast Nr. 9. Der Mindestabstand zu den Leiterseilen der 110-kV-Freileitung wird eingehalten, wenn eine Bauhöhe von 558,00 m über NN nicht überschritten wird.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Kreuzungsheft zu erstellen und der E.ON Netz GmbH zu übergeben.

Im Bereich der Baubeschränkungszone von beidseits 19,00 m der Leitungsachse der 110-kV-Leitung darf ohne Zustimmung der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg, Leitungen, weder Erdaushub gelagert, noch dürfen sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, die das bestehende Erdniveau verändern. Sind jedoch solche Geländeneiveauänderungen unvermeidbar, so ist hierzu die vorherige Zustimmung der E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg erforderlich.

Die Baustelleneinrichtung (Aufstellung von Baubüro- und Lagercontainern) muss generell außerhalb der Baubeschränkungszone erfolgen. Dies gilt auch für das eigentliche Baulager.

Die im von der E.ON Netz GmbH übermittelten Sicherheitsmerkblatt enthaltenen Hinweise sind zu beachten. Die Maschinenführer sind vor Arbeitsbeginn über die Gefahren der 110-kV-Freileitungen zu unterweisen.

Der Vorhabenträger hat mit der E.ON Netz GmbH die maximal zulässige Arbeitshöhe rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen; diese darf keinesfalls überschritten werden.

Der Einsatz von Baukränen (Turmdrehkran, Autokran o .ä.) ist deshalb innerhalb der Baubeschränkungszone rechtzeitig separat mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

Innerhalb der Baubeschränkungszone von beidseits 19,00 m der Leitungsachse der 110-kV-Leitung dürfen nur Gehölze mit niedrigen Wuchseigen-

schaften angepflanzt werden. Die Gestaltungsmaßnahmen G2 und G5 sind dahingehend abzuändern, dass hochstämmige Bäume im Bereich der Baubeschränkungszone der Freileitung nicht zulässig sind. Die Bepflanzungen sind für diesen Bereich gesondert mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

- 5.8.7 Die notwendigen Verlegungen von Leitungen der Deutschen Telekom nach Art und Weise sowie die zeitliche Einbindung in das Straßenbauprojekt sind frühzeitig mit der Deutschen Telekom abzustimmen, sodass eine Vorlaufzeit für die Baumaßnahmen der Telekom von 3 Monaten (Kabelverlegungsarbeiten) gewährleistet werden kann.
- 5.8.8 Vorgesehene Pflanzungen sind so auszuführen, dass Beeinträchtigungen von erdverlegten Versorgungsleitungen (z.B. Telekommunikationsanlagen, LWL-Kabel) ausgeschlossen sind.
- 5.8.9 Die bauausführenden Firmen sind auf die "Anweisungen zum Schutze unterirdischer Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom bei Arbeiten anderer" (Kabelschutzeinweisung) hinzuweisen bzw. zur Beachtung zu verpflichten.
- 5.8.10 Im Rahmen der Bauausführung sind die Firmen zu verpflichten, die Anlagen der GLH Auffanggesellschaft mbH entsprechend zu schützen bzw. zu sichern. Erdarbeiten im Bereich der LWL-Kabelanlage der GLH sind in Handschachtung auszuführen.

5.9 Berichtigungen

- 5.9.1 Folgende Regelungen im Bauwerksverzeichnis – BW – gemäß Planunterlage 11 werden in folgenden Punkten ergänzt bzw. berichtigt:
- 5.9.1.1 BW-Nr. 5.4: Spalte 4, Buchstabe b) künftiger Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger: "Bundesrepublik Deutschland."
Der vierte Absatz wird wie folgt geändert: "Der unselbständige Geh- und Radweg wird als Bestandteil der B 289 von der Widmung erfasst und zum unselbständigen Geh- und Radweg in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland gewidmet."
Der sechste Absatz wird wie folgt geändert: "Die Unterhaltung obliegt der Bundesrepublik Deutschland gemäß § 3 Abs. 1 FStrG als zukünftigem Straßenbaulastträger für den Geh- und Radweg."
- 5.9.1.2 Die Regelung der BW-Nr. 16.2 wird wie folgt berichtigt: "Die Unterhaltung der Anlage verbleibt bei der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH."
- 5.9.1.3 Die Regelung der BW-Nr. 16.3 (Fernmeldekabel der BAB) wird wie folgt geändert: Die Regelung "Die Kostentragung richtet sich nach §§ 68 ff TKG."

wird ersetzt durch die Regelung: "Die Kostentragung richtet sich nach Entschädigungsrecht."

5.9.1.4 Die Regelung der BW-Nr. 14.1 (Oberflächenentwässerung der B 289) wird wie folgt geändert: Die Regelung in Spalte 4 (bisheriger und künftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger) "Freistaat Bayern" wird ersetzt durch die Regelung: "Bundesrepublik Deutschland".

5.9.1.5 Die Regelung der BW-Nr. 14.10 (Oberflächenentwässerung Gelände und öFW) wird wie folgt berichtigt, weil die Oberflächenentwässerung dem öFW BW-Nr. 5.5 dient und nicht wie unter BW-Nr. 14.10 aufgeführt der BW-Nr. 5.6 (= Privatweg auf der anderen Seite der B 289) sowie nicht über das Regenrückhaltebecken 0-1 geführt werden soll:

Die Bezeichnung in Spalte 3 "öFW BW-Nr. 5.6" ist zu ändern in "öFW BW-Nr. 5.5".

Die Regelung in Spalte 5 im 1. Absatz "öFW BW-Nr. 5.6" ist zu ändern in "öFW BW-Nr. 5.5".

Die Regelung in Spalte 5 im 1. Absatz sowie im letzten Absatz "Entwässerungseinrichtung BW-Nr. 14.11" ist zu ändern in "Entwässerungseinrichtung BW-Nr. 14.9".

5.9.1.6 Die Regelung der BW-Nr. 14.9 (Entwässerung namenloser Graben) wird mit folgender Maßgabe wie folgt geändert bzw. ergänzt:

Die vorgesehene Regelung der BW-Nr. 14.9 gemäß Spalte 5 (bisheriger und künftiger Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger "die Anlieger") gilt nur für den Abschnitt von Bau-km 0+730 bis ca. Bau-km 0+785, an welcher die Entwässerung (BW-Nr. 14.10) des öFW (BW-Nr.5.5) der Entwässerung BW-Nr. 14.9 zugeführt wird.

Für den Bereich von Bau-km 0+785 bis zum Ende der Entwässerungseinrichtungen bei 0+950 rechts der B 289 (= Einleitung in die Pulschnitz) wird verfügt, dass künftiger Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger die Stadt Münchberg ist.

5.9.1.7 Die Regelung der BW-Nr. 14.13 (Durchlass DN 800 bei Bau-km 1+182 rechts der B 289) wird wie folgt geändert: Die Regelung in Spalte 5 im 3. Absatz "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.11)" wird ersetzt durch die Regelung "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.10)".

5.9.1.8 Die Regelung der BW-Nr. 14.15 (Durchlass DN 800 bei Bau-km 1+182 links der B 289) wird wie folgt geändert: Die Regelung in Spalte 5 im 3. Absatz "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.10)" wird ersetzt durch die Regelung "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.9)".

- 5.9.1.9 Die Regelung der BW-Nr. 14.16 (Oberflächenentwässerung Gelände und öFW) wird wie folgt geändert: Die Regelung in Spalte 3 sowie in Spalte 5 im 1. Absatz "öFW (BW-Nr. 5.11)" wird ersetzt durch die Regelung "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.10)".
- 5.9.1.10 Die Regelung der BW-Nr. 14.17 (Durchlass DN 800 bei Bau-km 1+330 rechts der B 289) wird wie folgt geändert: Die Regelung in Spalte 5 im 3. Absatz "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.11)" wird ersetzt durch die Regelung "Bestandteil des öFW (BW-Nr. 5.10)".
- 5.9.1.11 Die Regelung im Maßnahmenblatt G5 "Anpflanzung von Hochstämmen entlang der B 289" (Unterlage 9.2) verbunden mit der künftigen Eigentümerschaft und Unterhaltungspflicht durch die Bundesrepublik Deutschland bezieht sich nur auf diejenigen Hochstämmen, die auf dem künftigen Straßengrund der B 289 liegen.

Die Hochstämmen der geplanten Gestaltungsmaßnahme G5, die im entlang des öFW (BV-Nr. 2.1, alte B 289) gepflanzt werden, liegen als Bestandteile des öFW in der Eigentümerschaft und Unterhaltungspflicht des zuständigen Straßenbaulastträgers, Stadt Münchberg.

- 5.9.2 Folgende Angaben zum Flächenerwerb im Grunderwerbsplan gemäß Planunterlage 10.1, Blatt 1 werden wie folgt berichtet:

lfd.Nr. 1.30.1: Fl.Nr.215, Größe Erwerb 3.640 m²

lfd.Nr. 1.31.1: Fl.Nr.216, Größe Erwerb 2.070 m²

lfd.Nr. 1.32.1:Fl.Nr.217, Größe Erwerb 2.260 m²

lfd.Nr. 1.33.1:Fl.Nr.1212, Größe Erwerb 3.886 m²

lfd.Nr. 1.35.1.: Fl.Nr.1228, Größe Erwerb 1.986 m²

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

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

- 6.1.1 Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzfachbehörden).
- 6.1.2 Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Hof).

- 6.1.3 Auflagen zur Berücksichtigung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen und gefordert von betroffenen Land- und Forstwirten, vom Bayer. Bauernverband sowie von den beteiligten Landwirtschafts- bzw. Forstbehörden).
- 6.1.4 Auflagen zur Berücksichtigung der Belange von sonstigen Trägern öffentlicher Belange bzw. von betroffenen privaten Betroffenen (im Rahmen der Auflagen 5.7.1 bis 5.8.11 unter Teil A).

6.2 Zurückweisungen

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

- 6.2.1 Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von einzelnen Trägern öffentlicher Belange sowie von mehreren privaten Einwendern).
- 6.2.2 Forderungen nach gesonderten aktiven und/oder passiven Lärmschutzvorkehrungen.
- 6.2.3 Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.4.1 bis 5.5.4 hinausgehend.
- 6.2.4 Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.12 hinausgehend.
- 6.2.5 Forderungen nach zusätzlichen land- und forstwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.6.1 bis 5.6.11 hinausgehend.
- 6.2.6 Forderungen nach weitergehenden Regelungen betreffend das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren, soweit über die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.8.1 bis 5.8.3 hinausgehend sowie Einwendungen zum Umfang des Flächenbedarfs (auch für die Ausgleichsflächen) und der Jagdwertminderung.
- 6.2.7 Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie von privaten Beteiligten, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.7.1 bis 5.8.11 hinausgehend.

7 Kostenentscheidung

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

B. Sachverhalt

1 Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Lückenschluss der Südumgehung Münchberg (OU Münchberg) zwischen der B 289 westlich von Münchberg und der St 2194 (Stammbacher Straße) auf dem Gebiet der Stadt Münchberg. Vorhabenträger der Maßnahme und Träger der Straßenbaulast ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern.

Die B 289 verläuft in West-Ost Richtung, beginnend südlich von Coburg bei Untersiemau an der B 4 und endet an der AS Rehau-Süd der BAB A 93. Im vorliegenden Streckenabschnitt stellt die B 289 eine wichtige Verbindung zwischen dem Oberzentrum Kulmbach, dem Mittelzentrum Münchberg und dem Mittelzentrum Rehau (gemäß Landesentwicklungsprogramm vom 22.08.2013) dar.

Die Ortsumgehung Münchberg im Zuge der B 289 wurde nach RIN in die Kategoriengruppe LS II als "anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete" mit maßgebender überregionaler Verbindungsfunktion geplant. Die Baustrecke schließt am Baubeginn ca. 200 m westlich von Poppenreuth an die bestehende B 289 an. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab und verläuft dann in einem Rechtsbogen in Richtung Bahnstrecke. Nach ca. 700 m kreuzt sie die Bahnlinie "Bamberg – Hof", die mit einem neuen Bauwerk überführt wird und verläuft mit einer gestreckten Linienführung weiter in südöstlicher Richtung bis zur St 2194 auf Höhe der dreiarmligen Einmündung der südlichen Entlastungsstraße. Die bestehende Einmündung wird zu einem vierarmigen Kreisverkehr umgebaut.

Anbindungen an das nachgeordnete Wegenetz erfolgen westlich von Münchberg über Einmündungen (GVS Gottersdorf und die Kulmbacher Straße) sowie am Bauende über einen Kreisverkehr (St 2194/südliche Entlastungsstraße).

Die Neubaulänge der B 289 beträgt ca. 1.675 m. Sie verläuft auf den Gemarkungen Poppenreuth und Münchberg. Die vorhandene südliche Entlastungsstraße und die St 2194 müssen auf ca. 90 m bzw. 170 m angepasst werden.

Der Lückenschluss der Südumgehung wird wie die bereits vorhandene südliche Entlastungsstraße mit einem Regelquerschnitt RQ 10,0 mit einem 25 cm breiten Randstreifen ausgeführt (s. Unterlage 14). Die Kronenbreite beträgt somit 10,00 m.

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

Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen in einem Gesamtumfang von 0,611 ha vorgesehen. Das Bauvorhaben ist in den festgestellten Planunterlagen 5 und 11 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Münchberg von 1990 mit der 1. Fortschreibung von 1997 beschreibt die verkehrliche Problematik in der Innenstadt, die sich u.a. durch die Wiedervereinigung und die grenznahe Lage zu den neuen Bundesländern ergibt. Er zeigt anhand von Modellrechnungen zur Verkehrserzeugung sowie zur Verkehrsverteilung und -verlagerung Möglichkeiten zur erheblichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere durch eine südliche Entlastungsstraße, auf.

Mit den bisher realisierten Bauabschnitten der Südumgehung sind diese Verbesserungen nur teilweise erreicht worden. Erst durch die Fertigstellung der Südumgehung und dem dadurch realisierten Lückenschluss werden erforderliche wesentliche Verbesserungen in der Innenstadt möglich, insbesondere können dann in der Innenstadt weitläufige Fußgängerbereiche bzw. verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut bzw. erweitert werden. Das innerstädtische Hauptverkehrswegenetz wird vom Durchgangsverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit verbessert.

Die Südumgehung Münchberg ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im "Weiteren Bedarf" enthalten. Da aber die Stadt Münchberg die Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt zeitnah verbessern wollte, hatte sie für die bisher verwirklichten Abschnitte die Planung und den Bau übernommen. Eine Förderung erfolgte mit GVFG-Mitteln. So wurde in den vergangenen Jahren die Südumgehung auf einer Länge von ca. 4,2 km zwischen der Stammbacher Straße (St 2194) südwestlich und der Kirchenlamitzer Straße (B 289) östlich von Münchberg angelegt. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Münchberg weist die südliche Entlastungsstraße als notwendige Maßnahmen aus, um den Stadtkern von Münchberg vom Kfz-Verkehr zu entlasten.

Zur Vollendung der Südumgehung und damit zur erheblichen Entlastung des Stadtkerns von Münchberg fehlt nur noch die Verwirklichung der ca. 1 km langen Ausbaulücke zwischen der der B 289 westlich von Münchberg und der St 2194. Für diesen Lückenschluss hat die Stadt Münchberg in den Jahren 2000 - 2002 bereits eine Planung erstellen lassen (Bebauungsplan Nr. 34 "Südliche Entlastungsstraße" zwischen der B 289 -Kulmbacher Straße- und der St 2194 -Stammbacher Straße-), die dann aber zurückgestellt wurde. Die Stadt Münchberg hat nun die Baulastübernahme durch den Bund gefordert. Der Bund ist mit der Übernahme der Baulastträgerschaft für den o.g. Lücken-

schluss einverstanden. Das Vorhaben ist hierbei im Zusammenhang mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung der Bahnlinie Bamberg – Hof bei Bahn-km 100,910 im Zuge der B 289 zu sehen. Die Aufstufung des bereits fertig gestellten Abschnitts der Südumgehung Münchberg zur Bundesstraße und die Abstufung der B 289 in Münchberg zur Staats- bzw. Ortsstraße werden nach der endgültigen Fertigstellung der Ortsumgehung vollzogen.

2.1 **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Die Ortsumgehung von Münchberg im Zuge der B 289 ist mit einer Baulänge von 0,9 km zwischen dem Abzweig B 289/Kulmbacher Straße und der St 2194 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.1993, geändert durch Art. 1 bis 3 des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, im "Weiteren Bedarf" enthalten.

Der Ausbau der B 289 von Bau-km 0+000 bis zum Abzweig B 289 an der Kulmbacher Straße bei ca. Bau-km 0+798, der insbesondere durch die Vergrößerung/Erneuerung der Bahnbrücke und die damit einhergehende Neutrassierung der B 289 verbunden ist, ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Durch die Aufnahme der B 289 Verlegung südlich Münchberg in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 96, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

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

2.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

Die Planung wurde auf Grundlage des LEP 2006 (Verordnung vom 8. August 2006 (GVBl Nr. 16/2006) erstellt. Mit Verordnung vom 22.08.2013 (GVBl Nr. 16/2013) hat die Bayerische Staatsregierung mit Zustimmung des Bayer. Landtages das Landesentwicklungsprogramm aktuell fortgeschrieben.

Die Stadt Kulmbach wurde dadurch vom möglichen Oberzentrum zum Oberzentrum aufgestuft sowie die Stadt Rehau vom möglichen Mittelzentrum zum Mittelzentrum aufgestuft. Die Stadt Münchberg ist Mittelzentrum geblieben. Die Verkehrsbedeutung der B 289 im Planfeststellungsabschnitt hat dadurch mehr Gewicht erlangt.

Gemäß LEP 2006 B V 1.4.2 (Ziele) sollen die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bestandgerecht ausgebaut werden. Im ländlichen Raum und insbesondere in nachhaltig zu stärkenden Teilräumen sowie in Grenzregionen soll die Verkehrserschließung verbessert werden (B V 1.1.4).

Das LEP 2013 nennt unter Punkt 4.2 für den Bereich des Straßenverkehrs folgende aktuelle Grundsätze:

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

Die Planung wird diesen Grundsätzen des LEP 2013 gerecht, da die B 289 im westlichen Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+840 verkehrsgerecht ausgebaut und dort Defizite im Bestand beseitigt werden. Im Bereich von Bau-km 0+840 bis 1+670 wird die vorhandene Ausbaulücke der Südumgehung Münchberg geschlossen und damit das Straßennetz bedarfsgerecht ergänzt.

2.3 Regionalplan

Im geltenden Regionalplan Oberfranken-Ost (Region 5) werden folgende fachliche Ziele im Teil B unter IX "Verkehr" aufgeführt:

- B IX Ziffer 1.1: "Die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur sollen so ausgebaut werden, dass sie zur angestrebten Entwicklung der Region und ihrer Teilräume, des Netzes der zentralen Orte und der Entwicklungsachsen in bestmöglicher Weise beitragen."

- B IX Ziffer 3: "Das Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass es dem Fernverkehr, auch in Richtung Sachsen, Thüringen und Tschechische Republik, gerecht wird und eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet."
- B IX Ziffer 3.5: "Zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung sollen durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden:

(...) im Zuge der B 289 (...) das Mittelzentrum Münchberg, die Gemeinde Weißdorf, das Unterzentrum Schwarzenbach a.d. Saale (...)."

Dies wird zu B IX Ziffer 3.5 – auszugsweise – folgendermaßen begründet:

"Starker Durchgangsverkehr kann sich störend auf die weitere Entwicklung einer Gemeinde auswirken und so zum regionalplanerisch bedeutsamen Problem werden. Dies gilt nach der Öffnung der Grenzen insbesondere für die im Ziel aufgeführten Gemeinden, die im Zuge der B 2, der B 15, der B 173, der B 289 und der B 303 besonders stark durch den enorm angestiegenen Durchgangsverkehr belastet werden. Der Bau von Ortsumgehungen ist dringend erforderlich. (...)"

2.4 Sonstige Planungsstufen

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

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 02.05.2011 beantragte das Staatliche Bauamt Bayreuth für den Bau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) auf dem Gebiet der Stadt Münchberg, Landkreis Hof, westlich der bestehenden Ortslage von Münchberg im Zuge der B 289 "Kulmbach – Münchberg - Rehau" von Bau-km 0+000 (Abschnitt 780, Station 1,037) bis Bau-km 1+765 (Abschnitt 380, Station 1,00 der Staatsstraße 2194), das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 31.05.2011 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen bei der Stadt Münchberg in der Zeit vom 20. Juni 2011 bis 19. Juli 2011 (einschließlich) nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung (Aushang an den Amtstafeln und Veröffentlichung in

der Frankenpost MHTZ am 11. Juni 2011) öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Münchberg oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens 2 Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist endete am 2. August 2011.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Stadt Münchberg 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:

- Stadt Münchberg
- Landratsamt Hof
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Autobahndirektion Nordbayern -Dienststelle Bayreuth-, Bayreuth
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, Schloss Seehof, Memmelsdorf
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken, Bamberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- DB Services Immobilien GmbH, Immobilienbüro Nürnberg
- Eisenbahnbundesamt Außenstelle Nürnberg, Nürnberg
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bayreuth
- Colt Telekom GmbH, Berlin
- Level 3 Communications, München
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Schondorf am Ammersee
- E.ON Netz GmbH, Bereich Leitungen, Bamberg
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Oberfranken, Bayreuth
- Ferngas Nordbayern GmbH, Nürnberg
- Fernwasserversorgung Oberfranken -FWO-, Kronach
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co KG, Windischeschenbach
- Stadtwerke Münchberg
- Bezirk Oberfranken -Fischereifachberatung-, Bayreuth

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen den Plan erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten am 16. April 2013 im Rathaus der Stadt Münchberg in Münchberg erörtert.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1 Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Allgemeines zur Planfeststellung einschließlich Notwendigkeit der Planfeststellung

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Der Bau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 mit einer Gesamtlänge von ca. 1,8 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. Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Vorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weni-

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

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

Die entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind im Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlagen 1, 9 und 19 der festgestellten Planunterlagen) aber umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Es ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens nach Maßgabe der Fachgesetze ausgleich- bzw. kompensierbar sind. Dem Vorhaben stehen also insoweit keine unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Die gleiche Einschätzung bzw. Schlussfolgerung, dass eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, gilt bei Betrachtung der wasserrechtlichen Ausbautatbestände gemäß Nr. 13.18 der Anlage 1 zum UVPG, wobei es sich dabei in erster Linie um die neu zu errichtenden Straßen und Straßendämme bzw. um die Verlegung eines Gewässers (Pulschnitz) auf eine Länge von rd. 100 m handelt. Die sich durch diese Maßnahmen rechnerisch ergebenden Beeinträchtigungen, insbesondere der Verlust von Retentionsflächen im Überschwemmungsgebiet der Pulschnitz, werden durch die Bereitstellung und Gestaltung entsprechender Retentionsraumausgleichsmaßnahmen flächen- bzw. volumengleich ausgeglichen, und zwar im unmittelbaren Flächenumgriff der vorgesehenen Baumaßnahme.

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

Dies wurde ebenfalls in den festgestellten Unterlagen (Planunterlage 18 - Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen) umfassend dargestellt und in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Auch das Wasserwirtschaftsamt Hof als amtlicher Sachverständiger hat diese Einschätzung im weiteren Verfahren bestätigt.

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

1.3 Vorprüfung zur Natura 2000-Gebietsverträglichkeit

In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Baumaßnahme gibt es kein NATURA 2000-Gebiet. Das nächste NATURA 2000-Gebiet (DE 5636-371 "Selbitz, Muschwitz und Höllental") liegt mindestens 2,7 km entfernt nordwestlich des Baubereichs und damit weit außerhalb des vorhabensspezifischen Wirkungsbereiches.

Da in dem vom Straßenausbau betroffenen Raum "Natura-2000-Gebiete" nicht vorhanden sind, kann es auch zu keiner Beeinträchtigung derartiger Gebiete kommen. Ein Verfahren zur Prüfung der Verträglichkeit des Straßenausbauprojektes mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes im Sinne des § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes – BNatSchG – vom 29.07.2009, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 06.02.2012 war somit nicht durchzuführen.

2 Materieell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2 Planrechtfertigung

2.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der Ortsumgehung von Münchberg im Zuge der B 289 zwischen Kulmbach und Rehau in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht für diese die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersu-

chungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit dem Neubau der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 verfolgten Planungsziele näher erläutert.

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

2.2.2 Planungsziele

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 der festgestellten Planunterlagen, Ziffern 1.2 und 2.1). Insbesondere soll damit das vorhandene unzureichende Straßennetz innerhalb der Ortsdurchfahrt von Münchberg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Weiter soll die Verkehrssicherheit innerorts durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sowie die Verkehrssicherheit außerorts durch eine zeitgemäße Relationstrassierung auf freier Strecke verbessert werden.

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der bestehenden Ortsdurchfahrt lässt auch eine deutliche Verringerung der Lärm- und Abgasemissionen in der Ortslage von Münchberg erwarten, einhergehend mit einer Verbesserung der Luftqualität, ohne dabei neue Betroffene (in der Nähe der neuen Ortsumgehungstrasse) in unverhältnismäßiger Weise neu oder zusätzlich zu belasten. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortsbereich von Münchberg führt dort zu einer Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität.

Die volle verkehrliche Wirksamkeit der bereits fertig gestellten Abschnitte der Südumgehung und damit eine durchgängige Ost-West-Verbindung, werden erst durch den vorliegenden Lückenschluss erreicht. Nur mit dem Lückenschluss kann die bestehende Eisenbahnüberführung in Münchberg mit der auf 4,00 m beschränkten Durchfahrtshöhe umgangen und die Friedrich-Schödel-Straße deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Im Weiteren kann der Schwerverkehr auf der B 289 aufgrund der beschränkten Durchfahrtshöhe (3,70 m) der am westlichen Ortsausgang von Münchberg liegenden Eisenbahnüberführung (Bau-km 0+700) nicht auf direktem Weg

durch Münchberg fahren. Der aus Richtung Kulmbach kommende Schwerverkehr mit Fahrtrichtung Rehau bzw. BAB A 93 muss aktuell bei Sauerhof auf die Kreisstraße HO 35 in Richtung Förstenreuth abbiegen. Von dort aus fließt der Schwerverkehr weiter über Stammbach in Richtung Solg (Kreisstraße HO 21), an der Autobahnanschlussstelle Münchberg-Süd vorbei und durch Straas hindurch (St 2194), bis zur Einmündung in die bereits gebaute südliche Entlastungsstraße. Durch den Lückenschluss der Südumgehung von Münchberg und den Ausbau im Bereich der durchfahrtsbeschränkten Eisenbahnbrücke werden somit auch das außerörtliche nachgeordnete Straßennetz und die Ortsdurchfahrt Stammbach und Straas vom Schwerlastverkehr entlastet.

Im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+845 müssen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Defizite im Bestand bei der bestehenden Eisenbahnüberführung beseitigt werden.

2.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 289

Die Streckencharakteristik der B 289 im Ausbauabschnitt entspricht nicht mehr den Anforderungen an die Streckenführung moderner, sicherer und leistungsfähiger Bundesstraßen. Die vorhandene Straße mit ihrer Streckenführung weist eine Vielzahl von Defiziten auf. Dies sind insbesondere:

- die bestehende Fahrbahnbreite beträgt nur ca. 6,20 m und ist für den vorhandenen und künftigen Verkehr zu schmal
- zu schmale Bankette außerorts (statt 1,50 m durchgehend nur 0,90 m), die Straßengräben im Außerortsbereich sind teilweise sehr tief,
- die Einmündung der GVS nach Gottersdorf weist auf der B 289 keinen Linksabbiegestreifen auf,
- die Linienführung ist nicht stetig,
- Unzureichende Sichtverhältnisse und eine beschränkte Durchfahrtshöhe (verkehrsrechtlich auf 3,70 m Durchfahrtshöhe beschränkt) und eingeschränkte Breite (verkehrsrechtlich beschilderte Engstelle) bei der Eisenbahnüberführung,
- sehr enger Kurvenradius von $R = 100$ m nördlich Eisenbahnbrücke außerorts (Trassierungsdefizit)
- Einmündungen mit unzureichender Sicht (keine Haltesichtweite vorhanden) im Bereich der Eisenbahnüberführung außerorts,
- kein frostsicherer Aufbau, dadurch schlechter Allgemeinzustand von Fahrbahn und Banketten innerorts (Risse, Ränder abgeplatzt und abgesackt),
- keine Trennung der Verkehrsarten,

- Konflikte zwischen den Verkehrsarten innerorts (parkende Fahrzeuge - Längsverkehr),
- zahlreiche Zufahrten zur B 289 im Innerortsbereich,
- eine beschränkte Durchfahrtshöhe (4,00 m) bei der Eisenbahnüberführung im Innerortsbereich im Zuge der Kulmbacher Straße,
- unübersichtliche und kurvige Strecke mit Einmündungen im Bereich der Eisenbahnüberführung innerorts.

Im Zeitraum 2000 - 2010 ereigneten sich im Zuge der B 289 im betrachteten Bereich (Abschnitt 780 Station 1,037 bis Abschnitt 840 Station 1,580) insgesamt 153 Unfälle (107 innerorts und 46 außerorts), davon 15 Unfälle mit Schwerverletzten. 50 Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen oder Kreuzen. Im Bereich der Einmündung der GVS Gottersdorf ereigneten sich davon 12 Unfälle. 8 Unfälle ereigneten sich hierbei beim Einbiegen oder Kreuzen. Im gleichen Zeitraum ereigneten sich an der Einmündung der südlichen Entlastungsstraße in die St 2194 13 Unfälle, davon 11 beim Einbiegen oder Kreuzen.

Die Streckencharakteristik der B 289 im Bereich der bestehenden Bahnüberführung westlich von Münchberg und in der Ortsdurchfahrt von Münchberg entspricht nicht mehr den Anforderungen an die Streckenführung moderner, sicherer und leistungsfähiger Bundesstraßen (unzureichende Sichtverhältnisse, beschränkte Durchfahrtshöhen bei den beiden Eisenbahnüberführungen inner- und außerorts, schlechter Straßenzustand innerorts, Mischung der Verkehrsarten, unzureichende Knotenpunktausbildungen).

Die Ortsdurchfahrt von Münchberg im Zuge der B 289 kann mit vertretbaren wirtschaftlichen Mitteln für die heute an sie gestellten Funktionen nicht ausgebaut werden.

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

Die B 289 ist in der OD Münchberg gemäß der SVZ 2005 (Zählstellennummer 5836/9252) im Streckenabschnitt Einmündung HO 24 bis Einmündung B 2 mit einem DTV von 5.077 Kfz/24h belastet. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt mit 222 Kfz/24 h bei 4,4 %.

Die St 2194 ist gemäß der SVZ 2005 (Zählstellennummer 5836/9552) im Streckenabschnitt B 289 bis OU Münchberg mit einem DTV von 7.962 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt mit 307 Kfz/24h bei 3,9 %. Im Streckenabschnitt OU Münchberg bis HO 21 ist die St 2194 (Zählstellennummer 5836/9551) mit ei-

nem DTV von 5.518 Kfz/24h belastet. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt hier mit 495 Kfz/24 h bei 9,0 %.

Die bereits unter Verkehr genommene südliche Entlastungsstraße östlich der St 2194 (Südümgehung) hat bereits einen Teil der Verkehrsmengen aufgenommen und hat insbesondere im östlichen Teil die Ortsdurchfahrt von Münchberg bereits entlastet. Die Südümgehung ist gemäß der SVZ 2005 (Zählstellenummer 5836/9901) im Streckenabschnitt St 2194 bis B 2 mit einem DTV von 3.596 Kfz/24h belastet. Der SV-Anteil liegt mit 371 Kfz/24h bei 10,3 %.

2.2.4 Künftige Verkehrsverhältnisse auf der B 289 (Ortsumgehung Münchberg)

Die Neubaulänge der B 289 beträgt ca. 1.675 m. Sie verläuft auf den Gemarkungen Poppenreuth und Münchberg.

Die festgestellten Planunterlagen beinhalten den Neubau einer rd. 0,9 km langen Ortsumgehungsstraße von Münchberg im Planungsabschnitt zwischen Poppenreuth und Weißdorf im Zuge der B 289. Die festgestellte Straßentrasse schließt die Lücke im Zuge der bereits umgesetzten Teilabschnitte einer Südümgehung der Stadt Münchberg. Diese wird nun abschließend und wirksam die derzeit vorhandene Ortsdurchfahrt ersetzen.

Im westlichen Bereich wird die Linienführung der B 289 auf einer Länge von rd. 0,8 km verbessert und eine in Breite und Höhe beschränkte Eisenbahnüberführung beseitigt. Die für die Verkehrssicherheit notwendigen Sichtweiten auf der B 289 und an den Knotenpunkten werden geschaffen.

Die B 289 wird im Planfeststellungsbereich (Ausbau sowie Ortsumgehung Münchberg) als einbahnige, zweistreifige Landstraße geplant, die künftig außerhalb bebauter Gebiete anbau- und zufahrtsfrei verläuft.

Die Baustrecke schließt am Baubeginn ca. 200 m westlich von Poppenreuth an die bestehende B 289 an. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse in nördliche Richtung vom Bestand ab und verläuft dann in einem Rechtsbogen in Richtung Bahnstrecke. Nach ca. 700 m kreuzt sie die Bahnlinie "Bamberg – Hof", die mit einem neuen Bauwerk überführt wird, und verläuft mit einer gestreckten Linienführung weiter in südöstlicher Richtung bis zur St 2194 auf Höhe der Einmündung der südlichen Entlastungsstraße. Die bestehende Einmündung wird zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Anbindungen an das nachgeordnete Wegenetz erfolgen westlich von Münchberg über Einmündungen (GVS Gottersdorf, Kulmbacher Straße) sowie am Bauende über einen Kreisverkehr (St 2194/südliche Entlastungsstraße).

Die vorhandene südliche Entlastungsstraße und die St 2194 müssen auf ca. 90 m bzw. 170 m angepasst werden. Die vorstehend unter Ziffer 2.2.3 aufgeführten Unzulänglichkeiten der derzeitigen Ortsdurchfahrt Münchberg werden

durch den Bau der Umgehungsstraße im Wesentlichen voll beseitigt. Die Defizite im Ausbaubereich, insbesondere fehlende Sichtweiten und der sehr enge Kurvenradius von $R = 100 \text{ m}$ (Trassierungsdefizit) zwischen Bau-km 0+000 bis 0+800 werden ebenfalls beseitigt.

Die vorliegende Planung zur Fertigstellung der Ortsumgehung Münchberg verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erhöht die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzuges und verbessert die Lebensqualität innerhalb der Stadt. Durch die Weiterführung der bereits fertiggestellten Südumgehung (südliche Entlastungsstraße) bis zur Kulmbacher Straße (B 289) wird vor allem der westliche Stadtbereich von Münchberg entlastet. Die Anzahl der Knotenpunkte mit dem untergeordneten Wegenetz wird erheblich reduziert. Durch die Erneuerung der Eisenbahnüberführung westlich von Münchberg und die neue Streckenführung im Bereich der Ortslage (best. Bahnüberführung im Zuge der Kulmbacher Straße in Münchberg) wird eine ausreichende Durchfahrtshöhe hergestellt, sodass die Strecke insbesondere für den Schwerverkehr uneingeschränkt nutzbar ist.

Durch die Anlage eines parallelen Wegenetzes kann der landwirtschaftliche Verkehr und auch der Radverkehr abseits der B 289 abgewickelt werden. Für den Radverkehr bietet sich jetzt die Möglichkeit, abseits der B 289, unter Benutzung der B 289 alt und neu errichteter Wege, von Münchberg nach Poppenreuth (Schule) zu fahren. Somit besteht die Möglichkeit der Trennung der verschiedenen Verkehrsarten und eine daraus resultierende Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Nach dem Lückenschluss der Südumgehung ergibt sich entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2025 auf dem Neubauabschnitt der B 289 eine prognostizierte Verkehrsmenge (DTV) von 4.500 – 5.100 Kfz/24h. Der SV-Anteil beträgt rd. 8 % bzw. 350 Kfz/24h.

Auf den anderen östlichen bereits unter Verkehr stehenden (Teil-) Abschnitten der Südumgehung steigt durch den Lückenschluss das Verkehrsaufkommen gemäß den zugrunde gelegten Verkehrsprognosen noch etwas an. Die volle verkehrliche Wirksamkeit gemäß der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen bzw. Prognosen und somit die Entlastung des Stadtgebietes der gesamten Südumgehung wird sich einstellen.

Durch die Herausverlegung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt auf die künftige Ortsumgehung ist auch eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit, verbunden mit einem Rückgang der Unfallzahlen, zu erwarten. Der belastungsgerechte Straßenquerschnitt bietet, verbunden mit einer zeitgemäßen Relationstrassierung, ausreichend Bewegungsspielraum. Die Trennung der Verkehrsarten verringert das Konfliktpotential und das Gefährdungsrisiko. Eine gewählte Linienführung mit größeren Radien verbessert zudem die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Bereich der Eisenbahnüberführung.

Darüber hinaus werden durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Ortsdurchfahrt auf die künftige Umgehungsstraße die Lärm- und Abgasemissionen in der Stadt Münchberg noch weiter zurückgehen und die Luftqualität insgesamt verbessert und in der Folge davon die Lebens- und Wohnqualität der Anwohner der Ortsdurchfahrt und des Ortszentrums von Münchberg erheblich aufgewertet.

Unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren nur noch geringfügig angewachsenen Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz (DTV-Ergebnisse 2005) außerhalb der Autobahn wurde vom bisher im Verkehrsentwicklungsplan angenommenen Prognosehorizont 2015 bis zum Prognosejahr 2025 noch eine Verkehrszunahme von ca. 2 % angenommen. Hierbei ist von einem stärkeren Anwachsen des Lkw-Verkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr ausgegangen worden. Darüber hinaus wurden stärkere Zuwächse im Durchgangsverkehr der Stadt Münchberg und kaum noch Zuwächse im innerörtlichen Binnenverkehr der neuen Prognose zugrunde gelegt.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung oder Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen Bayerns. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich.

Nach der raumstrukturellen Gliederung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) vom 22.08.2013 liegt die Straßenbaumaßnahme der B 289 in der Region Oberfranken-Ost (Region 5). Die geplante Maßnahme liegt in einem Raum mit besonderem Handlungsbedarf.

Die B 289 übernimmt die Aufgabe einer großräumigen Bundesfernstraßenverbindung.

Das LEP 2013 benennt unter Punkt 4.2 für den Bereich des Straßenverkehrs den Grundsatz, dass das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten werden und bedarfsgerecht ergänzt werden soll. Außerdem soll bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

Die Planung wird diesen Grundsätzen des LEP 2013 gerecht, da die B 289 im westlichen Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+840 verkehrsgerecht ausgebaut und Defizite im Bestand beseitigt werden. Im Bereich von Bau-km 0+840 bis 1+670 wird die vorhandene Ausbaulücke der Südumgehung Münchberg geschlossen und damit das Straßennetz bedarfsgerecht ergänzt. Die geplante Baumaßnahme im Zuge der B 289 geht auch mit diesem Ziel konform.

Gemäß dem Regionalplan Oberfranken-Ost (5) soll "Zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung ... durch Ortsumgehungen entlastet werden: ... - im Zuge der B 289 ..., das Mittelzentrum Münchberg, ..." (BIX, 3.5).

Im Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Münchberg wird die Verlängerung der Südumgehung bis zum Anschluss Kulmbacher Straße (B 289) mit als wesentliche Voraussetzung genannt, um eine spürbare Entlastung v.a. im westlichen Straßennetz der Stadt Münchberg zu erreichen. Die Stadt Münchberg hat in ihrem Flächennutzungsplan bereits einen Trassenkorridor für eine Entlastungsstraße dargestellt.

Zielkonflikte der vorliegenden Planung mit der Raumordnung und der Ortsplanung sind nicht erkennbar. Das Sachgebiet 24 der Regierung von Oberfranken (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung) hat sich im Verfahren dahingehend geäußert (Stellungnahme vom 01.07.2011), dass aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung keine Einwände bestehen.

2.3.2 Vorhabenalternativen

Eine zusätzliche Variantenuntersuchung für den Lückenschluss der Südumgehung Münchberg wurde nicht durchgeführt. Die Trasse ist durch den Streckenverlauf der B 289 im Anschluss bei Poppenreuth sowie den bereits verwirklichten Abschnitt der Südumgehung am Bauende sowie die bestehende BAB A 9 mit der Talbrücke Münchberg weitgehend festgelegt. Die Trassenführung der bisher fertiggestellten Bauabschnitte der Südumgehung ist das Ergebnis einer im Jahre 1993 von der Stadt Münchberg durchgeführten Variantenuntersuchung.

Die vorliegende Planung für die Verlängerung der Südumgehung bis zum Anschluss an die bestehende B 289 bei Poppenreuth dient der vollständigen Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan dargelegten Planungsziele, da hierdurch die Funktionsfähigkeit einer vollständigen Südumgehung von Münchberg erst ermöglicht wird.

Auch für den Ausbaubereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+840 drängen sich keine weiteren Varianten auf. Insbesondere um die notwendigen Sichtweiten (Haltesichtweite auf der B 289 sowie an den Knotenpunkten) im Bereich der Eisenbahnüberführung zu gewährleisten, muss die Kurve/der Radius nördlich der Bahnüberführung auf einen $R = 200$ m vergrößert werden. Bei einem Verbleib der Trasse auf dem Bestand können die Sichtverhältnisse nicht verbessert und nicht auf das notwendige Maß vergrößert werden. Daher ist eine Abrückung vom Bestand unausweichlich. Die planfestgestellte Lösung der B 289 zeigt in ihren Trassierungselementen bereits sehr kleine Entwurfsparameter. Der gewählte Radius $R = 200$ m liegt nur knapp über dem zulässigen Mindestradius von 180 m. Durch den geringen Radius von $R = 200$ m in Verbindung mit dem neuen Brückenbauwerk Eisenbahnüberführung bei Bau-km 0+706 liegen die notwendigen Sichtverhältnisse im gerade noch zulässigen

gen Bereich und machen die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h notwendig.

Eine etwaige Variante des Ausbaus auf dem Bestand ("Nullvariante") drängt sich nicht auf und scheitert bereits an den grundsätzlichen Erwägungen, dass innerhalb der Ortsdurchfahrt von Münchberg eine leistungsfähige Bundesstraße im beengten Umfeld nicht geschaffen werden kann. Die Linienführung würde durch einen bestandsorientierten Ausbau, z.B. durch Verbreiterung und Anpassung von Radien zwar soweit wie möglich verbessert, die Situation in der Ortsdurchfahrt Münchberg der B 289 bliebe allerdings wegen der vorhandenen Bebauung im Wesentlichen unverändert.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde stellt die Planung daher insgesamt auf das unbedingt Notwendige ab, eine weitere Reduzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. in landwirtschaftliche Flächen kann nicht mehr erreicht werden.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Bundesstraße 289 verläuft im Planungsabschnitt künftig nur außerhalb bebauter Gebiete und wird durchgehend anbaufrei.

Zur Festlegung der elementaren technischen Planungsparameter ist die Einstufung der B 289 im Netz der überörtlichen Straßen maßgebend. Diese Kriterien sind in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) dargelegt. Die B 289 ist nach RIN in die Kategoriengruppe LS als "anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete" einzustufen. Als überregionale Verbindung erfüllt sie die Kriterien der Kategorie LS II, welche für die weitergehende Festsetzung der Entwurfs- und Betriebsmerkmale maßgeblich ist. Damit kann die Bundesstraße der Kategoriengruppe A II nach den bisher gültigen Richtlinien RAS-L und RAS-Q 96 zugeordnet werden.

Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung auf dem Neubauabschnitt von maximal 5.100 Kfz/24h sowie einem SV-Anteil von 350 Kfz/24h wäre gemäß RAS-Q, Bild 5 grundsätzlich ein Straßenquerschnitt RQ 10,5 (befestigte Fahr-

bahnbreite 7,50 m) zu wählen (SV-Anteil > 300 Kfz/24h). Da jedoch der bereits fertiggestellte Abschnitt der Südumgehung, der mit einem wesentlich höheren SV-Anteil belastet ist, nur mit einem Straßenquerschnitt RQ 10,0 (befestigte Fahrbahnbreite 7,00 m) errichtet wurde und die bestehende B 289 nach Kulmbach in ihrem weiteren Verlauf lediglich eine befestigte Breite von 6,50 m aufweist, hat der Vorhabenträger für den Lückenschluss einen RQ 10,0 gewählt.

Mit dem gewählten Straßenquerschnitt RQ 10,0 (Fahrbahnbreite 7,00 m) ergibt sich für den geplanten Streckenabschnitt gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) die Qualitätsstufe B in der Verkehrsqualität. Somit ist ein ausreichender Verkehrsfluss gewährleistet.

Die Linienführung orientiert sich an den Vorgaben der RAS-L. Die verwendeten Radien aufeinander folgender Kurven sind in der Lage so aufeinander abgestimmt (Relationstrassierung), dass keine Unstetigkeiten im Streckenverlauf auftreten. Die durch Überlagerung von Grundriss und Aufriss entstehende räumliche Linienführung lässt eine insgesamt harmonische Straßenraumgestaltung erkennen. Die Unstetigkeitsstelle im Bereich der Eisenbahnüberführung (sehr kleiner Kurvenradius von ca. $R = 100$ m) wird beseitigt.

Die Querschnittsgestaltung der B 289 orientiert sich an dem Querschnitt des bereits fertiggestellten Abschnitts der Südumgehung. Der gewählte Straßenquerschnitt RQ 10,0 ist für das vorhandene Verkehrsaufkommen ausreichend.

Die GVS nach Gottersdorf erhält im Umbaubereich einen Straßenquerschnitt RQ 7,5 mit 5,50 m befestigter Fahrbahnbreite. Dieser Straßenquerschnitt ist für das vorhandene Verkehrsaufkommen von 1.000 Kfz/24h ausreichend. Die Querschnittsgestaltung der Kulmbacher Straße (B 289 alt) und der St 2194 erfolgt entsprechend dem derzeit vorhandenen Straßenquerschnitt. Der Kreisverkehr erhält eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, was bei einem Außendurchmesser von 40 m ausreichend ist. Die Befahrbarkeit ist sichergestellt.

Die Breite der Linksabbiegespuren in den Knotenpunktsbereichen ist mit 3,00 m festgelegt und bietet damit eine ausreichende Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer im unmittelbaren Einmündungsbereich.

Die neu anzulegenden bzw. anzupassenden gemeinsamen Geh- und Radwege werden mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 2,50 m ausgeführt.

Die neu anzulegenden Öffentlichen Feld- und Waldwege (öFW) werden mit einer Breite von 3,00 m ausgeführt, Ausweichstellen werden im Zuge der Bauausführung mit den Anliegern vor Ort festgelegt. Die Bankette werden mit standfestem Material aufgeführt, d.h. sie sind befahrbar.

Die Ausbildung der Knotenpunkte orientiert sich an den Vorgaben der RAS-K-1. Die Ausbildung der Knotenpunkte lässt eine verkehrssichere Benutzung erwarten.

Die Mittelinsel bei Bau-km 0+895 als Querungshilfe für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr nach Poppenreuth wird mit einer ortsfesten Beleuchtung ausgestattet. Die Standfläche der Mittelinsel wird mit den Abmessungen 2,50 m x 4,00 m ausgeführt, um eine sichere Aufstellfläche zu bieten.

Die planerisch angemessene Geschwindigkeit auf der Neubaustrecke der B 289 beträgt 100 km/h.

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind im gesamten Streckenbereich eingehalten. Die Größe des Sichtfeldes zur Bestimmung der Annäherungs- und Anfahrtsicht regelt sich nach der im direkten Knotenpunktsbereich zu erwartenden (gefahrenen) Geschwindigkeit V_{85} bzw. der zulässigen Geschwindigkeit.

Die im vorliegenden Entwurfsabschnitt ermittelte $V_{85} = 100$ km/h erfordert nach RAS-K-1, Tabelle 12 eine einsehbare Schenkellänge der Sichtfelder von $L = 200$ m. Da im Bereich der Bahnüberführung aufgrund der vorgesehenen Querungsstelle die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt wird, ist hier eine einsehbare Schenkellänge der Sichtfelder von $L = 110$ m ausreichend. Auch die Bahnüberführung wurde dahingehend dimensioniert, dass die Sichtfelder auf eine zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h abstellen.

Der langsam fahrende land- und forstwirtschaftliche Verkehr kann überwiegend auf dem untergeordneten Straßen- und Wegenetz geführt werden. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird ebenfalls getrennt auf Geh- und Radwegen bzw. auf dem bestehenden bzw. neu vorgesehenen landwirtschaftlichen Wegenetz geführt.

Im Ergebnis ist hinsichtlich des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes festzustellen, dass dieses durch die in der Planung vorgesehenen Anpassungs- und Ergänzungsmaßnahmen angemessen wieder hergestellt wird, um die vorhandenen bzw. die sich künftig ergebenden Verkehrsmengen in angemessener und in zumutbarer Weise abwickeln zu können.

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

Die Einzelheiten der Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind in den Kapiteln 4.1 bis 4.3 der Planunterlage 1 dargestellt und in Unterlage 11 der festgestellten Planunterlagen näher erläutert. Hierauf wird Bezug genommen.

Was die Linienführung der Ortsumgehung der B 289 auf der Plantrasse im Detail betrifft, ist festzustellen, dass der Trassenverlauf sowohl im Grundriss als auch im Höhenverlauf durch folgende tatsächliche Gegebenheiten mit vorgegeben wurde, d.h. durch die nachfolgenden "Zwangspunkte" maßgeblich mit bestimmt bzw. festgelegt wurde:

Die Linienführung der neuen B 289 berücksichtigt in Lage und Höhe folgende Zwangspunkte:

- a) den Anschluss an die vorhandene B 289 nördlich der Bahnlinie "Bamberg – Hof" bei Poppenreuth in Lage und Höhe,
- b) das zu erneuernde Bauwerk mit der DB AG bzw. die Querung der Bahnlinie
- c) den Anschluss der Kulmbacher Straße (B 289 alt) bei Bau-km 0+845,
- d) die Überbrückung der Pulschnitz,
- e) die Talbrücke der BAB A 9 "Nürnberg – Berlin", insbesondere die bestehenden Pfeiler,
- f) den Anschluss an die bestehende St 2194 und den bereits fertig gestellten Abschnitt der Südumgehung am Bauende in Lage und Höhe,
- g) die Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung.

Zum letztgenannten Gesichtspunkt ist festzuhalten, dass sich die Trasse über den gesamten Verlauf grundsätzlich an den Vorgaben aus dem Bestand, dem Umfeld und der Umwelt orientiert. Es wurde so weit wie möglich vermieden, mit der neuen Trasse in vorhandene ökologisch wertvolle Flächen einzugreifen (siehe hierzu auch landespflegerische Begleitplanung gemäß Planfeststellungsunterlage 19). Die vorhandenen Biotope wurden - soweit dies möglich war - umgangen.

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

2.3.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

Die Plantrasse entlastet die Anwohner der Ortsdurchfahrt Münchberg von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Pla-

nung 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).

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise 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 Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.05.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der planfestgestellten Tras-

se (Ortsumgehung Münchberg sowie der westliche Ausbaubereich) im Zuge der B 289 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung, also ein weiteres Abrücken von bebauten Flächen nicht geboten.

Der Neubau der Ortsumgehung Münchberg im Zuge der B 289 entlastet die Anwohner an der derzeitigen Ortsdurchfahrt von Münchberg von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs. Diese Entlastung ist - wie bereits ausgeführt - auch eines der wesentlichen Ziele des Gesamtprojekts.

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Die Trasse rückt im Ausbaubereich (Bau-km 0+000 bis 0+840) von nahegelegenen besiedelten Flächen ab, der bestehende Abstand zur Ortschaft Gottersdorf verringert sich von 450 m vor dem Ausbau auf 400 m nach dem Ausbau. Im Abschnitt der eigentlichen Ortsumgehung beträgt der Abstand zur nächstgelegenen Ortschaft Straas rd. 320 m und zum nächstgelegenen Haus an der Kulmbacher Straße in Münchberg ca. 230 m.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) sowie

d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Münchberg aus dem Jahr 2003 wurde von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover die Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025 für das Straßennetz mit der Ergänzung der Südumgehung Münchberg in Richtung Westen unter der BAB A 9 hindurch ermittelt.

Unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren nur noch geringfügig angewachsenen Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz (DTV-Ergebnisse 2005) außerhalb der Autobahn wurde vom bisher im Verkehrsentwicklungsplan angenommenen Prognosehorizont 2015 bis zum Prognosejahr 2025 noch eine Verkehrszunahme von ca. 2 % angenommen. Hierbei ist von einem stärkeren Anwachsen des Lkw-Verkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr ausgegangen worden. Darüber hinaus wurden stärkere Zuwächse im Durchgangsverkehr der Stadt Münchberg und kaum noch Zuwächse im innerörtlichen Binnenverkehr der neuen Prognose zugrunde gelegt.

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+840 beträgt die prognostizierte durchschnittliche Verkehrsmenge auf der B 289 4.500 Kfz/24h, von Bau-km 0+840 bis Bau-km 1+700 5.100 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von rd. 8 % bzw. 350 Kfz/24h.

Die prognostizierten Verkehrsstärken auf dem Planfeststellungsabschnitt für das Prognosejahr 2025 (vgl. Planunterlage 1 Kapitel 2.4) beruhen auf einer geeigneten Methode und auf ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Bauabschnitten der Ortsumgehung Münchberg sind dabei berücksichtigt.

Der für die Lärmberechnung maßgebende Lkw-Anteil wurde gemäß Tabelle der RLS-90 mit jeweils 20 % angesetzt und liegt damit im Hinblick auf die Lärmberechnung auf der sicheren Seite, da dieser einen höheren Beurteilungspegel liefert als bei einem Anteil von nur 8 %. Darüber hinaus flossen auf der Grundlage des vorgeschriebenen Rechenverfahrens auch die zulässigen Geschwindigkeiten, die Geländetopografie sowie die Art des Fahrbahnbelages in die vorgenommenen Lärmschutzberechnungen mit ein. Gemäß ergänzender Mitteilung des Vorhabenträgers vom 03.04.2013 ist von Bau-km 0+500 bis Bau-km 0+950 der B 289 eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h für Pkw und Lkw in der Berechnung berücksichtigt worden (weitere Angaben siehe dazu in Unterlage 17.1, Kapitel 2).

2.3.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

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

Es wurden für die nächstgelegenen betroffenen drei Anwesen (Poppenreuth 21 und Poppenreuth 32 sowie Kulmbacher Straße 230) Lärmberechnungen durchgeführt. Die Lage der untersuchten Gebäude ist dem Lageplan (Unterlage 5, Blatt 1) zu entnehmen.

Gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ergibt sich die Art der schützenswerten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, sind entsprechend der tatsächlichen Nutzung und ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Gemäß diesen Vorgaben sind die Anwesen der Schutzkategorie 3 (Mischgebiet, Dorfgebiet) zuzuordnen.

Eine Überprüfung der Baumaßnahme im Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Der Bau der Ortsumgehung Münchberg einschließlich des westlichen Ausbaus im Zuge der B 289 stellt zwischen den Anschlüssen an das bestehende Verkehrsnetz einen Straßenneubau im Sinne des § 41 BImSchG dar.

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte – auch ohne Durchführung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen – an keinem der schützenswerten Anwesen erreicht oder überschritten werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht notwendig, es besteht dem Grunde nach auch kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Der höchste Beurteilungspegel stellt sich dabei beim Anwesen Kulmbacher Straße 230 ein. Dieser beträgt im Dachgeschoss tags maximal 57 dB(A) und nachts 50 dB(A). Die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden nicht erreicht oder überschritten.

2.3.4.1.5 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und die daraus vom Staatlichen Bauamt Bayreuth gezogenen Schlussfolgerungen, die letztlich in die vorstehend unter Ziffer 2.3.4.1.4 genannten Ergebnisse (keine weiteren Lärmschutzvorkehrungen) münden, wurden vom SG 50 der Regierung von Oberfranken (Technischer Umweltschutz) überprüft und mit Stellungnahme vom 21.07.2011 von den Berechnungsergebnissen bestätigt. Demnach liegen die Immissionsbelastungen insgesamt in einer Größenordnung, die weder eine Gesundheitsbeeinträchtigung noch eine erhebliche Belästigung i.S. der 16. BImSchV erwarten lassen. In soweit waren seitens der Planfeststellungsbehörde dem Straßenbaulastträger der B 289 keine zusätzlichen Vorkehrungen zum Lärmschutz oder zum sonstigen Immissionsschutz aufzuerlegen.

Die diesbezüglich unter Teil A Ziffern 5.2.1 bis 5.2.3 aufgenommenen Nebenbestimmungen betreffen lediglich die Ausgestaltung der bereits vorgesehenen Maßnahmen bzw. Lärmschutzvorkehrungen bzw. den Lärmschutz während der Bauzeit und stellen insoweit keine zusätzlichen Anspruchsgrundlagen nach Herstellung besonderer oder zusätzlicher Schallschutzvorkehrungen dar.

Im Weiteren wird zum Thema Lärmschutz Folgendes ausgeführt:

Der Vorhabenträgers hat in die Berechnung der Beurteilungspegel für den Bereich von Bau-km 0+500 bis Bau-km 0+950 der B 289 eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h für Pkw und Lkw in der Berechnung berücksichtigt. Eine ergänzende Berechnung des Vorhabenträgers gemäß Schreiben vom 03.04.2013 zeigt, dass die Beurteilungspegel an den betrachteten drei Anwesen (Poppenreuth 21 und 32 sowie Kulmbacher Straße 230) ohne Berücksichtigung einer Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h um 1 dB(A) höher liegen würden. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw (keine Geschwindigkeitsbegrenzung) ergäben sich dabei beim Anwesen Kulmbacher Straße 230 im Dachgeschoss tags maximal 58 dB(A) und nachts 51 dB(A). Auch in diesem Fall werden die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und

54 dB(A) nachts nicht erreicht oder überschritten. Eine Auflage hinsichtlich einer etwaigen ergänzenden Betrachtung des Lärmschutzes, falls aus derzeit nicht absehbaren Gründen die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h nicht mehr erforderlich sein sollte, war somit nicht angezeigt. Daher ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nicht erforderlich.

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

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

Im vorliegenden Fall wurde für den gesamten Planfeststellungsabschnitt die Verwendung eines lärmindernden Belages als Straßenoberfläche (Korrekturwert von -2 dB(A), z.B. Splittmastixasphalt) angesetzt, der auf Dauer eine Lärminderung von -2 dB(A) bewirkt. Auch bei der Erneuerung der Fahrbahndecke müssen mindestens gleichwertige lärmindernde Beläge zum Einsatz kommen (vgl. Auflage 5.1.1 unter Teil A des Beschlusstextes).

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

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

Zurückzuweisen ist auch die Forderung von Anwohnern an der südlichen Entlastungsstraße bezüglich der Anwesen Straas 21 bis 23 nach Lärmschutzmaßnahmen, da die Verlegung der B 289 zwar eine Entlastung für die Stadt, aber für die Anlieger Straas 21 bis 23 eine Belastung durch weiteren Lärm bringe.

Die Anwesen Straas 21 bis 23 liegen außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Die grundsätzliche Überprüfung der Notwendigkeit und des Anspruches auf aktive oder alternativ passive Lärmschutzmaßnahmen wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für den 1. Bauabschnitt der Südumgehung von Münchberg Nr. 24 "Südliche Entlastungsstraße" zwischen der St 2194 (Stammbacher Straße) und der B 2 (Bayreuther Straße) geprüft. Grundlage der Berechnungen war dabei der Endzustand einer kompletten Südumgehung mit der dann entsprechenden Verkehrsbelastung (volle Wirksamkeit) auf den einzelnen Teilabschnitten. Im Bereich der Anwesen Straas 21 – 23 wurde mit einer Verkehrsbelastung von 6.600 Kfz/24h im Prognosejahr 2010 gerechnet. Im Ergebnis waren für die Anwesen Straas 21 bis 23 keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, weil keiner der maßgeblichen Grenzwerte überschritten wurde.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge ergeben sich aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz, der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Bei der Überschreitung eines der zulässigen Grenzwerte besteht dem Grunde nach Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte sind nach § 2 Abs.1 der 16. BImSchV abhängig von der Art der baulichen Nutzung, die sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen der Stadt Münchberg ergibt. Die Anwesen Straas 21 bis 23 liegen im Außenbereich ohne Festsetzungen in einem Bebauungsplan und sich deshalb entsprechend der tatsächlichen Nutzung und ihrer Schutzbedürftigkeit gem. § 2 Abs.2 der 16. BImSchV wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete zu schützen. Die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiet betragen 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Eine aktuelle überschlägige Pegelberechnung des Vorhabenträgers für das am ungünstigsten gelegene Anwesen Straas 21 mit einer (aktualisierten) Verkehrsbelastung von 6.800 Kfz/24h im Prognosejahr 2025 ergibt einen Immissionspegel von gerundet 58 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts. Keiner der maßgebenden Grenzwerte - 64dB(A)/54dB(A) - wird damit erreicht oder überschritten. Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Ein Einwender aus Unfriedsdorf hat im Erörterungstermin ergänzend zu den schriftlichen Einwendungen vorgetragen, dass die Stadt Münchberg bisher für die im Zuge von Bebauungsplanverfahren hergestellten südlichen Entlastungsstraße überall Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen habe; hingegen ge-

be es bei der nunmehr vorgesehenen Maßnahme für die betreffenden Ortschaften Gottersdorf und Unfriedsdorf keinerlei Lärmschutzmaßnahmen.

Im Verfahren ist auch die Frage der Notwendigkeit von evtl. Lärmschutzmaßnahmen für Gottersdorf und Unfriedsdorf geprüft worden. Die beiden Ortschaften liegen in einem Abstand von ca. 400 m bzw. 600 m von der Trasse der B 289 entfernt, wodurch keiner der einschlägigen Grenzwerte 16. BImSchV überschritten wird. Detaillierte Berechnungen liegen den Planfeststellungsunterlagen zwar nicht bei, aber aus den vom Vorhabenträger durchgeführten Berechnungen für die untersuchten drei Anwesen zwischen Bau-km 0+500 und 0+800 kann dies sicher und abschließend abgeleitet werden. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw (keine Geschwindigkeitsbegrenzung) beträgt der Beurteilungspegel bei einem Abstand zur B 289 von ca. 137 m beim Anwesen Poppenreuth 32 im Dachgeschoss tags maximal 54 dB(A) und nachts 46 dB(A). Die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und sogar die Grenzwerte für Wohngebiet von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden hier nicht erreicht oder überschritten. Die Lärmimmissionen in den Ortschaften Gottersdorf und Unfriedsdorf werden wegen des weitaus größeren Abstandes noch viel niedriger liegen. Daher besteht für Anwesen in Gottersdorf und Unfriedsdorf kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

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

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

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

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg – Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen zwei 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 ist somit nicht zu erwarten.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastungen sind somit im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich.

2.3.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG sind nicht zu befürchten, denn von den mit bis zu max. 5.100 Fahrzeugen/Tag belasteten Straßen werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs 2 BBodSchG festgelegten Werte ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rd. 5.100 Fahrzeugen/Tag und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Im Rahmen der Erstellung der Planunterlage 1 – Erläuterungsbericht zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben – erfolgte hinsichtlich der Begründung des Vorhabens auch eine Abschätzung der Umweltauswirkungen, die von der planfestgestellten Trasse ausgehen. Darin enthalten ist auch eine Abschätzung und Bewertung zum Schutzgut Boden. Die Grundlagen zur Abschätzung wurden im Erläuterungsbericht und im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Planunterlage 19.1) ausreichend ermittelt und konkret dargestellt.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen/allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befindet sich kein europäisches Vogelschutzgebiet nach Richtlinie 79/409/EWG. Das nächste NATURA 2000-Gebiet (DE 5636 -371 "Selbitz, Muschwitz und Höllental") liegt mindestens 2,7 km entfernt und damit außerhalb des vorhabenspezifischen Wirkungsbereiches.

Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

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

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbe-

hörde wegen der Ausgleichbarkeit und aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsch und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der planfestgestellten Lösung.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach

§ 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den fachlichen "Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" der Obersten Baubehörde. Korrigierend zur deutschen Regelung und diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9A 12.10 der Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006, RS. C-221/04).

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 19.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

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

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

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

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

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

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

S1: Überbrückung der Pulschnitz mit einem Bauwerk mit ausreichender lichter Weite (6,50m) und ausreichend lichter Höhe ($\geq 1,80\text{m}$)

S2: Bauzeitenregelung: Begrenzung des Zeitraumes (01.10. bis 28.02.) für Gehölzfällung und Baufeldfreiräumung zum Schutz von Vogelbrut sowie Begrenzung des Zeitraumes für die Baufeldräumung zum Schutz der Reptilienarten Schlingnatter und Zauneidechse

M1: Habitatverbesserung: Einbau von Schotterflächen bzw. pflegeleichte Rohbodenböschungen in südexponierter Lage für wärmeliebende Reptilienarten (Schlingnatter und Zauneidechse)

M2: Einbau von Stein- sowie Totholzhaufen als Sonnplätze für wärmeliebende Reptilien (Schlingnatter und Zauneidechse)

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die der Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität dienen (CEF-Maßnahmen), müssen nicht durchgeführt werden.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 1 (unter Ziffer 6.4), 19.1 sowie 19.3 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

In der saP (Planunterlage 19.3) wurde der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

- Pflanzenarten nach Anhang IVa der FFH-Richtlinie
kein Vorkommen

- Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie
Säugetiere: 14 verschiedene Fledermausarten
- Reptilien:
Schlingnatter, Zauneidechse
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie:
10 verschiedene Arten

Die Auswirkungen auf die Tierarten Amphibien, Libellen, Käfer, Tagfalter wurden von den Naturschutzbehörden als unerheblich eingestuft, vertiefte Untersuchungen wurden nicht für erforderlich gehalten. Insofern wurden diese Arten keiner vertieften Prüfung unterzogen, weil für diese eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden konnte (Relevanzschwelle).

Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen konfliktmindernden Maßnahmen kommt das Gutachten der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Ergebnis, dass im gegebenen Fall die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 des BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten erfüllt werden.

Durch die B 289-Verlegung südlich von Münchberg (Lückenschluss) gehen für einige potenziell vorkommende oder nachgewiesene Tierarten geeignete Lebensräume sowie Jagdgebiete durch Versiegelung verloren. Die Durchgängigkeit des Pulsnitzbaches sowie seine Nutzung als Lebensraum und Jagdhabitat bleiben jedoch durch den Bau eines Brückenbauwerkes mit ausreichend lichter Weite gewahrt. Insgesamt sind keine Verschlechterungen der Erhaltungsziele der Populationen potenziell oder nachgewiesen betroffener Arten durch Beschädigung bzw. Störung von Brut- und Fortpflanzungsstätten bzw. von Wohn- und Zufluchtsstätten zu befürchten, sofern die Baufeldfreimachung bzw. Rodung von Gehölzen im Herbst oder Winter (vor Beginn der Brutsaison der Vögel), außerhalb der Wochenstubenzeit der Fledermäuse durchgeführt wird. Verbleibende Störungen im und im Umfeld des Untersuchungsgebietes während des Baubetriebes sind nicht nachhaltig.

Versehentlichen Tötungen von Zauneidechsen im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung und der Durchführung der Bauarbeiten wird durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt (Bauzeitbeschränkungen usw.). Insofern wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde – in Übereinstimmung mit den im Verfahren beteiligten Naturschutzfachbehörden – der Tatbestand des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Die Erteilung einer (vorsorglichen) Ausnahme wird daher im vorliegenden Fall nicht für nötig erachtet. Die höhere Naturschutzfachbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt. Im Übrigen wird hierzu auf die Planunterlage 19.3 verwiesen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 01.07.2011 mitgeteilt, dass mit der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) Einverständnis besteht. Unter Berücksichtigung der Minimierungs-, Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, welche die Erhaltungszustände der streng geschützten Arten wesentlich verschlechtern würden. Eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Damit stehen dem Straßenbauprojekt der Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Hinderungsgründe entgegen.

Weitere Detailregelungen hinsichtlich der nach der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen (siehe vorstehende Ausführungen unter C 2.3.5.1.2.3) enthalten die unter Teil A 5.3.1 bis A 5.3.12 aufgenommenen Nebenbestimmungen, ebenfalls vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzfachbehörden.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist nach § 17 Satz 2 FStrG die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des 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 den Planunterlage 19 eingehend beschrieben bzw. dargestellt.

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Welche Belange bei einer konkreten Planung abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt es der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kein Rangverhältnis entnehmen, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einräumt (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10/96 - juris Rd.Nr. 20).

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlagen 9 und 19) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Planvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungs- bzw. Schutzmaßnahmen sind in der Planunterlage 1, unter Ziffern 6.4.4. und 6.4.5 bzw. in Planunterlage 9.2 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der Planung des Baues der Verlegung südlich Münchberg im Zuge der B 289 entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach

den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Planunterlagen 9 und 19) verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C 2.3.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. "Nullvariante") im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellt, weil die planerische Umsetzung des beabsichtigten Planungszieles, der vollständigen Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der bestehenden Ortsdurchfahrt von Münchberg, nur im Wege des Baues einer Ortsumgehung/Verlegung möglich ist. Die Planfeststellungstrasse mit ihrer zugrundeliegenden Linienfüh-

zung stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine sinnvolle und ausgewogene Planungslösung dar.

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

Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C 2.3.5.3.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten und Schutzmaßnahmen (siehe hierzu auch Planunterlage 1, Ziffern 6.4.4. und 6.4.5 bzw. Planunterlage 9.2) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in einen Flächenbedarf umgerechnet worden, was hier keinen Bedenken begegnet. Die Bayerische Kompensationsverordnung, mit der bayernweit einheitliche Standards für die Anwendung der Eingriffsregelung festgelegt werden, tritt erst zum 01.09.2014 in Kraft.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in

gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Wie in Planunterlage 19.1 (unter Ziffer 8) sowie in Planunterlage 19.1 - landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Die Baumaßnahme bedingt Flächenverluste von Biotopstrukturen und Habitatverluste sowie deren mittelbare Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme. An geschützten bzw. schützenswerten Flächen sind betroffen ein naturnaher, mäandrierender Gewässerlauf der Pulsnitz mit Säumen aus Gehölzen und Hochstauden (Biotop Nr. 5836-0171 TF 003 und TF 004/0,05 ha. (vgl. Konfliktpunkt K1).

Ebenso von der Versiegelung betroffen sind Teile der Pulsnitz (Brückenbauwerk mit $LW \geq 6,5$ m und einer $LH \geq 1,80$ m) mit ihrem Saum aus Gehölzen und Hochstauden. Im Bereich der Pulsnitz sind zudem Teile von Feucht- und Nasswiesen von der Überbauung betroffen (0,05 ha). Zudem wird die Pulsnitz im Bereich des Brückenbauwerkes in den tieferliegenden Überschwemmungsbereich verlegt und naturnah mäandrierend gestaltet.

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

Der größte Flächenverlust im Untersuchungsgebiet betrifft landwirtschaftliche Flächen (1,3 ha), davon Versiegelung von ca. 0,7 ha Ackerflächen (ca. 0,6 ha Grünlandflächen und 0,06 ha Grünlandbrachen).

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

Die vorstehend aufgeführten Konflikte mit erheblichem Beeinträchtigungspotential sind unterteilt in 5 Konfliktabschnitte (K), KV von Bau-km 0+150 bis Bau-km 1+050 und von Bau-km 1+080 bis 1+765. K1 von Bau-km 0+830 bis Bau-km 0+950, K2 von Bau-km 0+650 bis 0+690, von Bau-km 0+900 bis Bau-km 0+970 sowie von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+140 (St 2194). Weiterhin der Konfliktbereich K3 bei Bau-km 0+700 und K4 von Bau-km 0+200 bis Bau-km 0+700 sowie von Bau-km 0+750 bis Bau-km 1+440. Die Konfliktanalyse ist unter Ziffer 6 von Planunterlage 19.1 sowie im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.2) nochmals eingehend beschrieben, aufgeschlüsselt und hinsichtlich der Bewertung in Bezug auf die Ausgleichbarkeit der einzelnen Eingriffe nochmals fachlich bewertet.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Planunterlagen 1, 19.1, 19.2 und 9.1 dargestellt.

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

Die Unterscheidung von ausgleichbaren und nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft wurde anhand des Nutzungs- bzw. Biotoptyps, den damit verbundenen Funktionen und seiner Entwicklungszeit (Erreichbarkeit der wesentlichen Funktionen innerhalb eines Zeithorizonts von 25 Jahren) vorgenommen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung (< 5.000 Kfz/24 h im Abschnitt der Ortsumgehung) wurde gemäß Grundsatz 5.1 der erwähnten gemeinsamen Grundsätze von einer mittelbaren Beeinträchtigungszone von 20 m ausgegangen.

Die auszugleichende Neuversiegelung vermindert sich um die Flächen, die entsiegelt und rekultiviert werden, entlastete Biotopflächen entlang der B 289 (alt) mindern die auszugleichenden mittelbaren Beeinträchtigungen der B 289 (neu).

Die Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen ist in der Planunterlage 9.3 (Tabelle 9.3.1, Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich und Ersatz) dargestellt.

Für die Eingriffsflächenermittlung maßgebend sind insgesamt ausgleichbare Beeinträchtigungen in Höhe von 1,400 ha. Es handelt sich dabei überwiegend um Eingriffe in Offenlandfläche. Waldflächen sind nicht betroffen.

Daraus resultiert ein Erfordernis von 0,5 ha für entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Dass dabei der Ausgleichsbedarf letztlich auf einem rechnerischen Flächenbedarf beruht, begegnet hier keinen Bedenken. Gemäß der gewählten Lage, teils innerhalb der Beeinträchtigungszone, werden A/E-Flächen in einer Größe von 0,611 ha (tatsächlicher Fläche) geschaffen.

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

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

Ziel ist dabei die Wiederherstellung des ökologischen Funktionsgefüges im Planungsraum durch die Ausbildung einer Ruderalvegetation (natürliche Sukzession) sowie die Wiederherstellung von Gehölzen der Biotopfläche im Bereich des Talraumes der Pulschnitz.

Auf der Grundlage der vorgesehenen Kompensationsfläche von 0,611 ha sollen nach den Vorstellungen des Staatlichen Bauamtes Bayreuth unter vorheriger Abstimmung mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde zur Kompensation der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft folgende Ausgleichsmaßnahmen (siehe hierzu auch Planunterlage 1, Ziffer 6.4, Unterlage 9.1 Blatt 1 und 2 sowie Maßnahmenblätter in Planunterlage 9.2) durchgeführt werden:

- Ausgleichsmaßnahme 1 (= A1):
Verlegung der Pulschnitz in einen vorhandenen Graben (Bachbett) auf einer Länge von rd. 120 m. Ufer und Säume werden entsprechend der ursprünglichen Vegetation gestaltet und bepflanzt
- Ersatzmaßnahme E1 und E2:
Entwicklung einer artenreichen Feuchtwiese, Extensivwiese und naturnaher Ersatzpflanzungen im Talraum der Pulschnitz mit einer Flächengröße von 0,048 ha

- Ersatzmaßnahme E3:

Anlage einer Retentionsfläche mit der Ausbildung einer Ruderalfläche durch natürliche Sukzession mit einer Flächengröße von 0,50 ha

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass die Größe und die vorgesehene Ausgestaltung des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes einschließlich der Bereitstellung und Gestaltung von Ausgleichsflächen mit einer Gesamtgröße von 0,611 ha geeignet ist, einen angemessenen Ausgleich für die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu schaffen.

Insoweit ist dieses Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht nur geeignet, sondern konkret auch erforderlich, um die sich durch die Ausführung der Straßenbaumaßnahme ergebenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Es gewährleistet, dass die 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 angemessen Rechnung; die Zurückstellung der Belange von Natur und Landschaft hinter die raumstrukturellen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen sowie die Belange des Immissionschutzes ist daher gerechtfertigt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirt-

schaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Landwirtschaftlich genutzter Boden wird nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen, wie z.B. bei der Ersatzmaßnahme E3 im Talraum der Pultschnitz in der Größenordnung von 0,5 ha. Diese Fläche liegt außerdem größtenteils im derzeit schon vorhandenen Überschwemmungsgebiet und wird zugleich für den Retentionsraumausgleich und damit für den Ausgleich wegen der Beeinträchtigung der Hochwasserabflussverhältnisse durch den Neubau der B 289 verwendet ("Tieferlegung" um etwa 0,2 m). Dieses Grünland kann trotz des vorgesehenen multifunktionellen Charakters der darauf vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme (Ausgleich für naturschutzfachlichen Eingriff bzw. Eingriff in die Hochwasserabflussverhältnisse) auch künftig landwirtschaftlich genutzt (verfüttert) werden (Mahd 1 x im Jahr).

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 10) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das ggf. notwendige Enteignungsrecht. Er behält aber weiterhin die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

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

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

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

2.3.5.3.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Die weiteren aus naturschutzfachlicher Sicht erforderlichen Auflagen wurden unter Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.12 des Beschlusstextes aufgenommen. Damit

wurde insbesondere der Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 01.07.2011 Nr. 51-8681) im Ergebnis entsprochen.

Dabei wurden gemäß Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde die im Einzelnen in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen naturschutzfachlichen Minderungs-, Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen nochmals an exponierter Stelle im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses (Teil A Ziffern 5.3.1 bis 5.3.12 als Maßnahmen vorwiegend des Artenschutzes und als Maßnahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes) gesondert aufgeführt.

Die geplanten Kompensationsflächen liegen zwar teilweise in der Beeinträchtigungszone der B 289; der damit verbundene Mehrbedarf ist jedoch vom Vorhabenträger mit einem Zuschlag von rd. 1.000 m² berücksichtigt worden. Daher besteht über die vorgesehene A/E-Flächen von 0,611 ha hinaus kein zusätzlicher Flächenbedarf. Eine zwingende Erweiterung der A/E-Flächen ist entbehrlich. Der Vorhabenträger hat jedoch zugesagt, falls der Zwickel zwischen neuer Straße, Autobahn und neuer Pulschnitz als unwirtschaftliche Restfläche mit erworben werden muss, dass dieser mit ins Ausgleichskonzept integriert werden kann.

Die Auflage unter Teil A 5.3.9 folgt dem Grunde nach der Forderung der Höheren Naturschutzbehörde, dass zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Zauneidechse auf den südexponierten Böschungen Magerstandorte durch die Anlage von Rohbodenböschungen geschaffen werden. In die Auflage nicht aufgenommen wurde jedoch der Abschnitt zwischen Bau-km 1+200 bis Bau-km 1+400. In diesem Bereich wird eine humusierete Böschungsoberfläche für dringend notwendig erachtet, um negative Auswirkungen der B 289 neu auf den auf der Ostseite der B 289 liegenden Fischteich der Fl.Nr. 1126 Gemarkung Münchberg zu vermeiden. In diesem Bereich ist die Oberbodenandekung der Böschung in besonderem Maße notwendig, um das auf der B 289 anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Böschung abzuleiten und in den Untergrund zu versickern. Durch die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens werden im Wasser enthaltene Schadstoffe zurückgehalten und nicht weiter transportiert. Eine Rohbodenböschung kann die Aufgabe einer notwendigen Reinigung des Wassers und eine Rückhaltung von Schadstoffen nicht so wirksam erfüllen wie eine mit Humus angedeckte und begrünte Böschung.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in einem Wasserschutzgebiet oder – wie hier – im Überschwemmungsgebiet der Pulschnitz, einem Gewässer 3. Ordnung,

sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

Die Trasse der B 289 quert bei Bau-km 0+920 den Talraum der Pulschnitz mit einem Damm und einem Brückenbauwerk. Die Planung sieht vor, die Pulschnitz unterhalb einer Teichanlage wieder in das Taltiefste (vorhandenen Graben) zu verlegen und so eine günstige Anströmung des geplanten Brückenbauwerks (lichte Weite 6,50 m) zu gewährleisten. Das vorhandene Bett der Pulschnitz soll nur teilweise verfüllt werden, um den Retentionsraumverlust so gering wie möglich zu halten. Der "Altarm" wird dabei grundsätzlich erhalten.

Beidseits der geplanten Trasse der B 289 sind Flächen zum Retentionsraumausgleich vorgesehen. Um zusätzliche Vernässung in den landwirtschaftlichen Flächen zu vermeiden, ist als weitere Entlastung der Bau eines zusätzlichen Rohrdurchlasses (DN 1200) bei Bau-km 1+000 geplant.

Auf der Basis von terrestrischen Vermessungsdaten des Staatlichen Bauamtes Bayreuth und ergänzenden Vermessungsleistungen der Köhler Ingenieurgesellschaft wurde ein hydraulisches Abflussmodell für die Pulschnitz erstellt und anschließend eine zweidimensionale Bestandsrechnung durchgeführt. Auf die Unterlage 18.3 Hydrotechnische Berechnungen wird verwiesen.

Gemäß dem hydrologischen Abflussgutachten des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 24. März 2009 beträgt der Scheitelabfluss für ein hundertjähriges Hochwasserereignis $14,5 \text{ m}^3/\text{s}$. Die Planung des Staatlichen Bauamtes Bayreuth wurde in das Bestandsmodell eingearbeitet. Anschließend erfolgte für beide Modelle eine Berechnung für $14,5 \text{ m}^3/\text{s}$. Die Ergebnisse der beiden Modelle wurden miteinander verglichen und mittels einer Differenzendarstellung ausgewertet.

Aufgrund der Modellgenauigkeit (Rundung etc.) ergeben sich bei den Berechnungsergebnissen Schwankungsbreiten. Diese wurden für alle nachfolgenden Auswertungen auf $\pm 5 \text{ cm}$ für die Veränderung der Wassertiefe und $\pm 0,05 \text{ m/s}$ für die Veränderung der Fließgeschwindigkeit festgelegt.

Die hydrologische Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung für die oberstromig gelegene Teichanlage nicht erkennbar sei und es im südlichen Bereich des geplanten Straßendamms zu einer geringfügigen Erhöhung der Wassertiefe (bis zu 10 cm) komme.

Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat die Planunterlagen hinsichtlich der Gewässer-
ausbautatbestände und diesen gleichstehenden Maßnahmen dem Grunde
nach geprüft und mit Stellungnahme vom 22.07.2011 mitgeteilt, dass aufgrund
der unzureichenden Planunterlagen keine abschließende wasserwirtschaftliche
Einschätzung vorgenommen werden könne. Weiterhin hat das WWA Hof
in seiner Stellungnahme vom 22.07.2011 mitgeteilt, dass die Abflussberech-
nung des Ingenieurbüros Köhler um die Aussage zur Benachteiligung Dritter
(wie z.B. Einfluss auf landwirtschaftliche Flächen, vorher – nachher) und Pläne
zur Wasserstandshöhenberechnung zu ergänzen sei.

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 04.03.2013 diesbezüglich einen
Lageplan (Ingenieurbüro Köhler vom 10.11.2009 zur 2-dimensionalen Ab-
flussberechnung) übersandt, aus dem weitere Informationen zu den Wasser-
standstiefen und den Fließgeschwindigkeiten (vorher – nachher) hervorgehen.
Außerdem wurde eine ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros Köhler
vom 20.02.2013 mit 2 Lageplandarstellungen (Überschwemmungsgebiet vor-
her – nachher und Differenz Wasserspiegellagen mit Eintrag von einzelnen
Wasserspiegeldifferenzen) übersandt, worin das Ingenieurbüro gemäß Forde-
rung des WWA Hof seine Aussagen präzisiert hat. Demnach zeige die Aus-
wertung der Ergebnisse, dass durch den Bau der Straße keine neuen Betrof-
fenheiten bei einem HQ_{100} entstünden. An einzelnen Stellen könne es zu ei-
nem zusätzlichen Aufstau bei einem HQ_{100} bis max. 17 cm kommen. Es sei
daher vorgesehen, durch eine baulich strömungsgünstige Anpassung des Zu-
laufbereiches und eine Geländeprofilierung den Aufstau zu reduzieren.

Im Erörterungstermin am 16.04.2013 hat der Vorhabenträger diesbezüglich
zusammenfassend ausgeführt, dass die in Auftrag gegebene hydraulische Un-
tersuchung und deren Überprüfung durch das WWA Hof ergeben hätten, dass
mit dem nunmehr vorgesehenen Konzept keine Verschlechterung der Hoch-
wasserverhältnisse im Bereich der Pulschnitz eintreten werden. Die für das
Bemessungshochwasser ermittelten Überschwemmungsflächen würden sich
hinsichtlich des bisherigen und des zukünftigen Zustandes weitgehend de-
cken. Auf geringen Teilflächen, die allerdings auch schon bisher überflutet
würden, könnten sich künftig allenfalls etwas höhere Wasserstände einstellen.

Im Ergebnis ist letztlich hinsichtlich der Beeinträchtigung des Hochwasserge-
schehens im Bereich der Pulschnitz festzuhalten, dass durch das Straßen-
bauvorhaben natürlicher Retentionsraum für Hochwasser auf einer Fläche von
ca. 2.200 m² und einem berechneten Volumen von ca. 990 m³ verlorengelht.
Dieser Verlust soll mit der Anlage der Retentionsraumflächen E3 auf einer
Fläche von insgesamt 5.000 m² und der Volumenschaffung von insgesamt
990 m³ gleichwertig ausgeglichen werden.

Dieser wird im Talraum der Pulschnitz beidseits der B 289 mit einem Abtrag
von rd. 20 cm auf einer Fläche von 5.000 m² vollumfänglich ausgeglichen. Die
Darstellung in der Unterlagen 5, Blatt 1 und 9.1, Blatt 1 stellen jedoch auf ei-
nen Abtrag von einer Stärke von ca. 28 cm bis 30 cm auf einer dargestellten

Flächengröße von 3.450 m² ab. Die nunmehr reduzierte Abtragsdicke führt zu einer notwendigen Erweiterung des flächigen Umgriffes des Retentionsausgleiches in östlicher Richtung. Der erweiterte Abtrag erfolgt gemäß dem vom Vorhabenträger am 04.03.2013 übersandten Lageplanausschnitt auf dem benachbarten Grundstück Fl.Nr. 1229 der Gemarkung Münchberg (außerhalb der Biotopfläche) und der südwestlichen Teilfläche des Grundstückes Fl.Nr. 217 der Gemarkung Münchberg.

Unter Berücksichtigung des vorgesehenen Retentionsraumausgleiches von 990 m³ auf einer Flächen von 5.000 m² kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis festgehalten werden, dass die derzeitigen Abflussverhältnisse der Pulsnitz durch den mit der Baumaßnahme einhergehenden Damm und das Brückenbauwerk sowie den geplanten Rohrdurchlass DN 1200 nicht nachteilig verändert werden.

Damit kommt das Staatliche Bauamt Bayreuth der ihm obliegenden Verpflichtung, dass es baubedingt zu keiner Verschlechterung der Hochwassersituation kommen darf, vollumfänglich nach.

Gemäß seiner Forderung im Erörterungstermin sind jedoch die Pläne vor Bauausführung dem WWA Hof zur Abstimmung vorzulegen. Dabei ist auf eine bauliche strömungsgünstigere Anpassung des Zulaufbereiches und eine Geländeprofilierung zur Reduzierung des Aufstaus zu achten. Diesem Umstand wurde durch die Auflage unter Teil A Ziffer 5.4.19 Rechnung getragen. Wegen der Umgestaltungen und Anpassungen von Gewässern wurde im Weiteren auch die Auflage unter Teil A Ziffer 5.4.25 (Unterhaltung der Kreuzungsanlage 5 m oberhalb und unterhalb durch den Straßenbaulastträger) gemäß Stellungnahme des WWA Hof vom 22.07.2011 aufgenommen.

In Bezug auf das weitere Fließgewässer III. Ordnung (Reisbächlein) konnte im Verfahren festgestellt werden, dass der geplante Rohrdurchlass DN 1000 für ein 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ₁₀₀) nicht ausreichend leistungsfähig ist. Neben dem Hochwasser des Reisbächleins ist auch die Entwässerung bzw. der Graben der Einleitungsstelle E0 zu berücksichtigen und von einem HQ₁₀₀ von insgesamt 3,99 m³/s auszugehen. Zur Aufrechterhaltung der leistungsfähigen Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers ist anstelle des geplanten Rohrdurchlasses DN 1000 bei Bau-km 0+043 der GVS nach Gattersdorf (BW-Nr. 14.5) für die Querung des Reisbächleins in Abstimmung mit dem WWA Hof ein Rechteckdurchlass mit einer lichten Weite von 2,50 m und einer lichten Höhe von 1,50 m vorzusehen. Das Niedrigwassergerinne ist mit einer Breite von 1,0 m auszuführen, die beiden Randbereiche jeweils mit 0,75 m. Diesem Umstand ist in der Auflage unter Teil A Ziffer 5.4.26 Rechnung getragen worden.

Die mit dem Straßenneubau verbundenen Gewässerausbauten bzw. Maßnahmen im Überschwemmungsbereich der Pulsnitz werden von der Kon-

zentrationwirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst und sind unter Teil A Ziffer 3.1 des Beschlusstextes im Einzelnen nochmals aufgeführt.

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

Insoweit wurde der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof, soweit es um dem Vorhabenträger aufzuerlegende Verpflichtungen geht, vom 22.07.2011 Nr. 4A-4354-20085 vollinhaltlich entsprochen.

Sollten sich durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben wider Erwarten dennoch nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer einstellen, handelt es sich um unvorhersehbare nachteilige Auswirkungen im Sinne von Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG mit der Folge, dass ergänzende bauliche Maßnahmen zur Beseitigung der unvorhergesehenen nachteiligen Auswirkungen geplant und zu Lasten des Vorhabenträgers der B 289 neu durchgeführt werden können. Falls derartige Maßnahmen dann wirtschaftlich nicht vertretbar oder technisch nicht durchführbar wären, werden die nachweislich davon Betroffenen in einem nachträglichen Verfahren entsprechend entschädigt.

Eine vorgreifliche Regelung eventueller Schadensersatz- oder Entschädigungsansprüche gegenüber dem Vorhabenträger ist im vorliegenden Fall weder notwendig noch zweckmäßig.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Das gesammelte Oberflächenwasser der B 289 wird dann über bewachsene Gräben oder Mulden in die Pulsnitz (für Einleitungsstelle E1 und E2), einem leistungsfähigen Vorfluter und Gewässer III. Ordnung, eingeleitet. Das im Abschnitt Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+160 anfallende Oberflächenwasser der B 289 wird wie bisher über bestehende Entwässerungsgräben gefasst und im

weiteren Verlauf wie bisher direkt in den Vorfluter Reisbächlein (Einleitungsstelle E0 bei Bau-km 0+610) eingeleitet.

Eine vollständige Versickerung des verbleibenden Abflusses in zentralen oder dezentralen Versickerungsanlagen ist im gesamten Vorhabensbereich wegen undurchlässiger Bodenschichten nicht möglich.

Im Vorhabensbereich wurden für die B 289 neu und die wieder anzuschließenden bzw. zu verlegenden Straßen je nach der Höhenlage der Trassen, der vorhandenen Topographie sowie der Vorflutverhältnisse 6 Entwässerungsabschnitte (Einzugsgebiet 1 bis 6) gebildet. Diesen Einzugsgebieten 1, 3 und 5 wurden 3 Einleitungsstellen (E0, E1 und E2) zugeteilt. Die Einzugsgebiete 1 bis 6 und die Einleitungsstellen (E1 und E2) sind in den Lageplänen (Planunterlage 18.2) bezeichnet und farblich dargestellt. Die Abschnitte sind zusätzlich in Unterlage 18.1 unter Punkt 3. aufgelistet und beschrieben. Die Einleitungsstelle E0 bei Bau-km 0+610 links wird in Ergänzung zu den Planunterlagen nach Berechnung des Vorhabenträgers und Überprüfung durch das WWA Hof mit einer Einleitungsmenge von 20,5 l/s festgelegt.

In den Bereichen der Entwässerungsabschnitte der Einzugsgebiete 2 und 4 verläuft der Straßenkörper in Dammlage. Daher kann hier das anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert werden.

Im Einzugsgebiet 6 verläuft die B 289 ebenfalls in Dammlage. Hier wird das auf der B 289 anfallende Oberflächenwasser ebenfalls breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert werden. Das Anfallende Oberflächenwasser der St 2194 sowie des Geh- und Radweges wird wie bisher über bestehende Entwässerungsleitungen gefasst und in den Vorfluter Straaserbach eingeleitet. Die Einleitungsmenge wird durch die Planung nicht erhöht.

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

Angesichts der geringen Leistungsfähigkeit der Pulsnitz als Vorfluter und angesichts der Ausgestaltung der vorgesehenen Abwasseranlagen (breitflächige Ableitung über Mulden und Gräben in den Einzugsbereichen 3 und 5) hat sich ergeben, dass in beiden Fällen Rückhalteeinrichtungen und qualitative Abwasserbehandlungsmaßnahmen notwendig sind.

Das WWA Hof hat in seiner Stellungnahme vom 22.07.2011 mitgeteilt, dass durch die Einleitung eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten ist. Die Grundsätze gemäß § 6 WHG werden hinsichtlich der Niederschlagswassereinleitung beachtet. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

Zu den Grundwasserverhältnissen führt Unterlage 1 in Punkt 4.9 aus, dass in 11 Bohrungen Grundwasser in Tiefen zwischen 0,80 m und 2,00 m angetroffen worden sei. In den topographisch höher liegenden Bereichen sei mit einem geringen Andrang von Sicker- und Schichtenwasser zu rechnen. In den Einschnittsbereichen würden deshalb entsprechende Maßnahmen zur geregelten Ableitung vorgesehen (z.B. Sickerschlitze bzw. Bodenaustausch mit groben Schroppen).

Mit Schreiben vom 04.03.2013 hat der Vorhabenträger diesbezüglich weitere Unterlagen (Baugrunduntersuchungen/Baugrundgutachten vom 30.03.2001 zur St 2194 zur B 289, vom 19.03.2002 zum Bauwerk 0-1 (Pulschnittbrücke), vom 25.08.2010 zur Straßentrasse und vom 25.08.2010 zum Bauwerk 0-2 (Plösener Weg) übersandt.

Aus dem Höhenplan der B 289 geht hervor, dass ein Einschnittsbereich, der zu einer Grundwasserabsenkung führen könnte, lediglich zwischen Bau-km 1+445 und 1+630 entsteht. Im Rahmen der Baugrunduntersuchung für das Bauwerk 0-2 sind zwei Bohrungen bis zu einer Tiefe von 10 m durchgeführt worden. In der Bohrung B2 zeigte sich ein Grundwasserstand in einer Tiefe von 545,50 m und damit 6,3 m unter dem Geländeansatzpunkt von 551,80 m ü. NN. Der Einschnitt der B 289 weist in diesem Bereich eine Tiefe von nur etwa 4,6 m auf. Daher ist mit einer dauerhaften Grundwasserabsenkung im gesamten Trassenbereich nicht zu rechnen.

Für eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung wurde unter Teil A Ziffer 3.3 eine Regelung getroffen.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit dem Bau der Verlegung der B 289 südlich Münchberg 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 gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A 3.2 und 3.3 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG sowohl in der Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen) als

auch in der Form der beschränkten Erlaubnis (für die Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

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

Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind ebenfalls nicht zu erwarten. Die genannten Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Hof als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Bezugnahme auf die vorliegende positive Begutachtung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Hof 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 der B 289 in die Pulschnitz bzw. das Reisbächlein, liegen vor. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der B 289 erforderlichen Gewässerbenutzungen durch den staatlichen Vorhabenträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die unter Teil A Ziffer 5.5 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen beruhen auf § 13 WHG und tragen insoweit der gutachtlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Hof vom 22.07.2011 bzw. dem ergänzenden Schreiben vom 14.08.2013 Rechnung.

Verfahrensvorbehalt

Soweit von verschiedener Seite die Aufnahme eines "Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG" gefordert wird, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Im Falle nachteiliger Wirkungen sind Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG von Gesetz wegen auch nachträglich zulässig, sodass ein entsprechender Auflagenvorbehalt nicht erforderlich ist. Der Auflagenvorbehalt nach § 10 WHG alter Fassung, nunmehr geregelt in § 14 Abs. 5 WHG, regelt den Fall, dass im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung 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 keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre rechtswidrig (vgl. Seidler/Zeitler/Dahme, Wasserhaushaltsgesetz Abwasserabgabengesetz, Bd. 1 Rd.Nrn. 144 und 148 zu § 14 WHG -Anlage-).

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Wegen der "zwangsläufig" vorliegenden Trassierung außerhalb der bestehenden Bebauung "in freier Natur" beansprucht die vorliegende Maßnahme in erster Linie Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden.

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

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

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

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

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rd. 5,2 ha Fläche benötigt. Davon werden 4,8 ha neu in Anspruch genommen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. 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.

Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

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

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

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

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 war nicht zu erteilen, da von der Baumaßnahme keine Waldflächen betroffen sind.

2.3.7.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A Ziffern 5.6.1 bis 5.6.11 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der beteiligten land- und forstwirtschaftlichen Fachbehörden sowie gleichzeitig auch die teilweise gleichlautenden, von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche bzw. forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzen-

den Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird, und dass insbesondere eine Vernässung land- bzw. forstwirtschaftlicher Nutzflächen als Folge der Baumaßnahme nicht eintritt.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass das landwirtschaftliche Wegenetz wiederum durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst und somit in ausreichender Weise wiederhergestellt wird, bedeutet aber nicht automatisch, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke wieder in gleicher Form wie bisher erschlossen werden. Je nach Lage der Flurstücke und dem Herkunftsort der bewirtschaftenden Landwirte kann es künftig für die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen im Einzelfall zu Umwegen kommen. Diese künftigen Umwege werden allerdings von der Planfeststellungsbehörde in allen Fällen für zumutbar angesehen. So sind z.B. die landwirtschaftlichen Flächen zwischen Bau-km 0+800 und Bau-km 1+100, südlich der B 289 von Münchberg aus nur mit Umwegen über den Plöser Weg zu erreichen, die allerdings von der Planfeststellungsbehörde - wie bereits ausgeführt - als zumutbar qualifiziert werden. Die Frage nach einer sog. "Umwegentschädigung" ist ggf. im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären.

Es ist durch das planfestgestellte Wegenetz gewährleistet, dass künftig jedes landwirtschaftlich genutzte Grundstück, soweit es derzeit bereits eine rechtlich gesicherte Zufahrtmöglichkeit über einen öffentlichen Weg verfügt, auch künftig wieder über einen öffentlichen Weg erreicht werden kann. Soweit allerdings derzeit keine rechtlich gesicherte Zufahrtmöglichkeit besteht, ist es auch nicht Aufgabe des Straßenbaulastträgers der B 289, (erstmalig) eine derartig rechtlich geschützte Zufahrtmöglichkeit zu schaffen. Auch wurde auf eine explizite Darstellung aller Zufahrten zu den Grundstücken von öffentlichen Feld- und Waldwegen aus verzichtet. Die genaue Lage der Zufahrten wird dabei bei der Bauausführung mit jedem Grundstückseigentümer einzeln vor Ort festgelegt (vgl. dazu auch Auflagen 5.6.1 und 5.6.2 unter Teil A des Beschlusstextes).

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

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

Falls beim Bau der Verlegung südlich von Münchberg (Lückenschluss) im Zuge der B 289 vorhandene Grundstücksdrainagen angeschnitten werden, werden diese möglichst frühzeitig wieder funktionsfähig angeschlossen (vgl. hierzu auch Auflage 5.6.3 unter Teil A Beschlusstext). Eine notwendige Umgestaltung aufgrund des Erwerbs von Teilflächen wird mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abgesprochen.

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

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

2.3.7.2.1 Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Münchberg hat in seiner Stellungnahme vom 12.08.2011 gefordert, dass zur Begrenzung der Bewirtschaftungserschwerisse durch An- und Durchschneidung im Nachhinein zumindest bodenordnende Maßnahmen (Flurbereinigung, freiwilliger Landtausch o.ä.) durchgeführt werden sollten.

Der Vorhabenträger lehnt zu Recht die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens ab. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen in ihrem Gesamtumfang nicht von einer überdurchschnittlichen Dimension, die für ein Flurbereinigungsverfahren notwendig erscheinen lassen.

2.3.7.2.2 Des Weiteren hat Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Münchberg angeregt, dass Flächen nach Möglichkeit komplett erworben werden sollten und die Entschädigung, soweit gewünscht, in Form von Ersatzland gegenüber Geld erfolgen sollte. Auch Vorschlägen nach Flächentausch sollte nach Möglichkeit entsprochen werden.

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

Für die Betroffenen bedeutet 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. Eigentümer.

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 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also 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 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

- 2.3.7.2.3 Der Bayerische Bauernverband (BBV) stellt in seiner Stellungnahme vom 12.08.2011 die Straßenplanung in Frage, da der Gesamtflächenbedarf der Baumaßnahme einen Verlust von 52.409 m² landwirtschaftlicher Nutzfläche bedeute. Das Vorhaben stelle daher einen nicht zu unterschätzenden Eingriff in landwirtschaftliches Eigentum und landwirtschaftliche Bewirtschaftungsstrukturen dar.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt (Teil C Ziffer 2.2) stellt das vorliegende Straßenvorhaben den notwendigen Lückenschluss der Südumgehung von Münchberg dar und verbessert auch im Zusammenhang mit dem Ausbau im Bereich des Eisenbahnbrücke bei Bau- km 0+700 die Verkehrsverhältnisse auf der B 289 in besonderem Maße. Erst durch den Lückenschluss wird die volle verkehrliche Wirksamkeit der bereits fertig gestellten Abschnitte der Südumgehung und damit eine durchgängige Ost-West-Verbindung erreicht. Die vorliegende Planung verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert durch die Entlastung die Lebensqualität innerhalb der Stadt.

Wie unter C 2.3.7 erwähnt, liegt es dabei in der Natur der Sache, dass der Neubau einer Ortsumgehung unter Ausschaltung der bisher bestehenden Ortsdurchfahrt in besiedelten Bereichen in aller Regel in einer bisher lediglich land- und forstwirtschaftlich genutzten Flur verläuft und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassenalternativen mehr oder weni-

ger ausschließlich land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch nimmt. Der Flächenverbrauch wurde jedoch für den geplanten Lückenschluss auf das technisch notwendige Mindestmaß reduziert.

Wie der Flächenübersicht (Tabelle 3 in Unterlage 1) zu entnehmen ist, beträgt der Gesamtflächenbedarf der Maßnahme 52.409 m². Ehemalige Straßenfläche einschließlich Grünflächen gehen dabei in die Betrachtung mit einem Umfang von 4.379 m² ein. Außerdem ist die geplante Fläche für den Retentionsraumausgleich (Maßnahme E3) in einer Größenordnung von rd. 5.000 m² auch für eine landwirtschaftliche Nutzung (Mahd 1 x jährlich) geeignet. Die Aussage des BBV, dass 52.409 m² landwirtschaftlicher Nutzfläche verloren gehen, ist daher nicht richtig. Unabhängig davon verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass die Maßnahme zu Eingriffen in landwirtschaftliche Strukturen bedeutet.

- 2.3.7.2.4 Nach Ansicht des BBV zerstört die Trasse das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz. Diesem Aspekt hat der Vorhabenträger Rechnung getragen und bei der vorliegenden Planung die Anlage von Parallel- und Ersatzwegen vorgesehen, die die unterbrochenen bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen ausreichend wiederherstellen, sodass bezüglich der Erschließung der Grundstücke nur begrenzte Umwege entstehen.

Die Forderung nach einem ordnungsgemäßen Ersatz und ggf. Ausbau bestehender Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten zu den landwirtschaftlichen Grundstücken ist mit der Auflage unter Ziffern A 5.6.1 bzw. A 5.6.2. entsprochen worden.

- 2.3.7.2.5 Im Hinblick auf die im Weiteren vom BBV angesprochenen zwei Fälle von Bewirtschaftungskomplexen (sechs Grundstücke bei Fl.Nr. 277/1 Gemarkung Poppenreuth; Grundstücke Fl.Nrn. 220, 217/2, 215, 217, 273/2, 273, 219, 214 und 216 Gemarkung Poppenreuth und weitere 4 Grundstücke Fl.Nrn.1212, 1105, 1228 und 1893/10 Gemarkung Münchberg) ist zu entgegnen, dass Detailfragen des Grunderwerbs, auch Ersatzland betreffend sowie Entschädigungs- und Wertminderungsansprüche, nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung sind, sondern dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Ob z.B. im Fall der Fl.Nr. 277/1 eine unwirtschaftliche Restfläche vorliegt, wird ebenfalls erst im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren geprüft. In Rahmen dieses Verfahrens wird auch der Erwerb von Restgrundstücken als Tauschland bzw. für Ausgleichsflächen geregelt.

- 2.3.7.2.6 Der BBV lehnt die Ausgleichsmaßnahme A1 "Verlegung der Pulschnitz in vorhandenen Graben" wegen des damit verbundenen Flächenverlustes für die Landwirtschaft ab. Im Erörterungstermin hat der Vertreter des BBV diesbezüglich gefordert, die vorgesehene Pulschnitzverlegung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit nochmals zu überprüfen und darüber hinaus die ohnehin erforderlich werdende Pulschnitzbrücke mit einer größeren lichten Weite vorzusehen, da-

mit auf den westlich der künftigen Ortsumgebung vorgesehenen Retentionsausgleich auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen verzichtet werden könne und die hiervon betroffenen Flächen weiterhin von den Eigentümern landwirtschaftlich genutzt werden könnten. Ebenso lehnt der BBV die Ersatzmaßnahmen E1 "Wiederherstellung von Biotopfläche", E2 "Entwicklung einer artenreichen Feucht- und Nasswiese" und E3 "Anlage einer Retentionsfläche" ab, da der dauerhafte Entzug von Flächen für die landwirtschaftliche Produktion eine weitere Flächenverschwendung bedeute. Es wird daher vom BBV gefordert, für die A/E-Maßnahmen vorrangig staatliche Eigentumsflächen heranzuziehen oder produktionsintegrierte Maßnahmen zu ermöglichen.

Die Forderung des BBV, auf auf Flurnummern festgelegte Ausgleichs- und Ersatzflächen zu verzichten und den für notwendig erachteten Ausgleich durch produktintegrierte Maßnahmen zu ermöglichen, ist zurückzuweisen.

Die Belange der Landwirtschaft/Forstwirtschaft sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege wurden im Verfahren beachtet und sind in der vorliegenden Planung integriert. Wie vorstehend (unter C 2.3.7) bereits angesprochen, führt die Straßenbaumaßnahme zu Eingriffen in landwirtschaftliche Strukturen sowie in Natur und Landschaft. Die nach dem Naturschutzrecht notwendigen Ausgleichsmaßnahmen wurden in Absprache mit den Naturschutzbehörden festgelegt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung ist ein fester Bestandteil des gesamten Straßenbauvorhabens. Die Größe und naturschutzfachliche Bedeutung der Eingriffsflächen wurde gemäß den Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan genau ermittelt. Daraus ergibt sich der zu leistende Ausgleichsbedarf. Die Größe der A/E-Flächen kann daher nicht reduziert werden.

Eine künftige Pflege der als Ersatzmaßnahme E3 vorgesehenen Ausgleichsfläche für den Retentionsraumverlust (extensive Wiese, 1 x jährlich mähen) kann grundsätzlich auch durch landwirtschaftliche Betriebe geleistet werden, was dem Gedanken der produktionsintegrierten Maßnahme dem Grunde nach entspricht.

Bezüglich der Forderung, auf auf Flurnummern festgelegte Ausgleichs- und Ersatzflächen zu verzichten und den notwendig erachteten Ausgleich durch produktionsintegrierte Maßnahmen zu ermöglichen, ist zu entgegnen, dass der Gesamtflächenbedarf des Straßenbauvorhabens neben den Flächen für den Straßenbau selbst auch die Fläche für Ausgleichsflächen wegen der Beeinträchtigungen des sonstigen Naturhaushaltes, die in den einschlägigen Naturschutzgesetzen verpflichtend vorgeschrieben sind, beinhaltet. Dort ist festgelegt, dass der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die dazu benötigten Flächen müssen für eine wirksame Kompensation einen räumlichen Bezug zu den jeweils erfolgten Eingriffen haben, um den Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes zu genügen. In

§ 15 Abs. 2 BNatSchG heißt es dazu, dass eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

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

Die Verlegung der Pulschnitz in das Taltiefste (Maßnahme A1) ist aus hydraulischen bzw. wasserwirtschaftlichen Gründen notwendig, um eine günstige Anströmung des geplanten Brückenbauwerkes zu gewährleisten und damit negative Auswirkungen auf das Abflussgeschehen zu vermeiden. Hierfür ist eine hydrotechnische Berechnung durchgeführt worden. Der durch den Straßendamm der B 289 entstehende Retentionsraumverlust muss ortsnah ausgeglichen werden. Dies ist nur in unmittelbarer Nähe des Gewässers bzw. im Talraum der Pulschnitz möglich. Auf den vorgesehenen Flächen kann aus hydraulischer Sicht der Retentionsraumverlust am günstigsten ausgeglichen werden. Die lichte Weite der Pulschnitzbrücke ist mit einer lichten Weite von 6,50 m ausreichend dimensioniert und wurde vom WWA Hof geprüft. Im Hinblick auf die Ausgestaltung des Bauwerkes muss nach den Ausführungen des Vorhabenträgers im Erörterungstermin auf eine wirtschaftliche Lösung geachtet werden; jede Vergrößerung der lichten Weite würde das Bauwerk entsprechend verteuern. Auch wenn die für den Retentionsausgleich vorgesehenen Flächen sich später im Eigentum des Vorhabenträgers befinden, könne diese weiterhin gemäht und damit landwirtschaftlich genutzt werden, Es ist vom Vorhabenträger lediglich vorgesehen, dass diese Flächen extensiviert, d.h. nicht mehr gedüngt werden.

Auf die Ersatzmaßnahmen E1, E2 und E3 kann auf den vorgesehenen Flurstücken nicht verzichtet werden, da weitere staatliche Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Fl.Nr. 1229 Gemarkung Münchberg, die innerhalb des Umfangs der Ersatzflächen liegt, befindet sich (bereits) im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Verzicht auf die Planfeststellung der für das landschaftspflegerische Ausgleichskonzept sowie für den Ausgleich des verlorengehenden Hochwasserretentionsraumes vorgesehenen Maßnahmen bzw. der hierfür erforderlichen Grundstücksflächen, wie dies der Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg, in seiner Stellungnahme vom 12.08.2011 gefordert hat, ist nicht möglich bzw. im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt.

- 2.3.7.2.7 Der weiterhin vom BBV beantragten Sicherstellung der Entwässerung für alle land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke einschließlich drainierter Grundstücke wurde durch die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.6.3, 5.6.4. und 5.6.5 Rechnung getragen. Negative Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke sind daher nicht zu befürchten. Sollte sich aus baubetrieblichen zwingenden Gründen (z.B. Oberbodenablagerung, Baustellenumfahrung) eine Beeinträchtigung der Grundstücksentwässerung und dadurch ein Schaden an den Grundstücken ergeben, wird dies - soweit eine bauliche Lösung nicht möglich sein sollte - im Entschädigungsverfahren behandelt.
- 2.3.7.2.8 Weiterhin erfahre nach Meinung des BBV das betroffene Jagdrevier eine besondere Härte der Jagdminderung, insbesondere wegen der Störung des Wildes durch den Straßenlärm und den zu erwartenden Wildverlust. Der diesbezügliche Entschädigungsanspruch solle bereits im Planfeststellungsverfahren dem Grund nach festgelegt werden.

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

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

Durch die Verlegung der B 289 wird rein rechtlich der Jagdbezirk nicht verkleinert, da die Flächen der Bundesstraße nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind. Eine Einschränkung des Jagdausübungsrechtes würde durch den Bau der B 289 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.

Wechselmöglichkeiten für Wildarten unterschiedlicher Größe (z.B. Niederwild, Rehwild) bestehen künftig im Rahmen der Verlegung südlich von Münchberg weiterhin. Vereinzelt Wildverluste durch den Straßenverkehr können aber grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.

Ein nennenswerter Anstieg der Lärmbelastung, die sich nachteilig auf das Wild auswirken könnte, könnte ggf. im Bereich zwischen Bau-km 1+200 und Bau-km 1+600 zu sehen sein, in welchem die B 289 bisher vom Lärm eher unbelastete landwirtschaftliche Flur durchfährt. In den anderen Trassenabschnitten ist der Trassenbereich durch die B 289 und die BAB A9 (Bau-km

0+000 bis 1+200) und die St 2194 bzw. die vorhandene südliche Entlastungsstraße bereits durch Lärmimmissionen vorbelastet.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den betroffenen Jagdbezirk sind daher nicht zu erkennen. Obwohl grundsätzlich die Flächen der Bundesstraße – wie bereits erwähnt – nicht vom Jagdrecht ausgeschlossen sind, was bedeutet, dass rein rechtlich gesehen der Jagdbezirk nicht verkleinert wird, wird aber eingeräumt, dass die Flächen im Bereich hoher Dammlagen künftig faktisch nicht mehr für jagdliche Zwecke zur Verfügung stehen.

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

- 2.3.7.2.9 Im Hinblick auf die geplanten Bepflanzungsmaßnahmen fordert der BBV, dass diese mit den landwirtschaftlichen Betrieben abgesprochen werden sollten und mindestens die gesetzlichen Grenzabstände einzuhalten seien.

Der Vorhabenträger hat alle Bepflanzungsmaßnahmen mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Diese sind Bestandteil der Planung und zur Kompensation des Eingriffes erforderlich. Nach Zusage des Vorhabenträgers wird die Bepflanzung unter größtmöglicher Rücksichtnahme hergestellt. Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße und 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 hier nach Art. 50 AGBGB nicht, da es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Eine fachgerechte Pflege hat der Vorhabenträger in Aussicht gestellt. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke durch die Bepflanzungsmaßnahmen werden nicht gesehen. Der Einwendung wurde mit der Auflage unter Teil A Ziffer 5.6.6 somit teilweise Rechnung getragen.

- 2.3.7.2.10 Im Hinblick auf den geforderten schadlosen Oberflächenwasserabfluss ist darauf hinzuweisen, dass nach den festgestellten Planunterlagen ein von den Straßenflächen abfließendes, nicht versickerndes Niederschlagswasser bis zu einem bestimmten Bemessungsabfluss grundsätzlich über Mulden und Rohrleitungen in ausreichend leistungsfähige Vorfluter eingeleitet und nicht den angrenzenden Grundstücken zugeführt wird. Negative Auswirkungen auf die angrenzenden Flurstücke sind daher im Regelfall nicht zu befürchten.

Die Entwässerung der angrenzenden Flurstücke (natürlicher Abfluss von wild abfließendem Wasser) wird durch die rechtzeitige Anlage der vorgesehenen

Dammfußmulden auch während der Bauzeit sichergestellt. Ist dies aus zwingenden bautechnischen Gründen nicht oder nur bedingt möglich und ergeben sich daraus unzumutbare Beeinträchtigungen der Flurstücksentwässerung mit Schäden am Flurstück, wird nach grundbuchrechtlicher Absicherung (Dienstbarkeit) hierfür eine entsprechende Entschädigung geleistet.

Ein Verfahrensvorbehalt nach § 10 WHG (alte Fassung) ist nicht notwendig. Auf die Ausführungen unter C 2.3.6.2 wird verwiesen.

- 2.3.7.2.11 Im Erörterungstermin wurde vom Vertreter des Bayer. Bauernverbandes ergänzend zu den schriftlichen Einwendungen vorgetragen, dass die im Zuge des Vorhabens vorgesehenen neuen Wirtschaftswege, insbesondere die Wege, auf denen auch der Radverkehr mit abgewickelt werden soll, mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 3,0 m mit beiderseitigen Bankettbreiten von 0,50 m zu gering dimensioniert seien. Für diese Wege müsse nach Meinung des BBV eine Befestigungsbreite von 5,00 m vorgesehen werden, insbesondere auch deshalb, weil Radfahrer im Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht gefahrlos ausweichen könnten.

Auch der Vertreter des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg befürwortete eine größere Breite der Feldwege im Hinblick auf die Vergrößerung der Arbeitsbreiten der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge und schlug als Kompromiss eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vor.

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

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

Die zu ändernden oder neu zu bauenden bzw. auszubauenden Wege sind nach der Einteilung und Definition der RLW ausschließlich Feldwege bzw. Wirtschaftswege. Für die zu ändernden Wege wird eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m (entspricht auch dem ursprünglichen bzw. derzeitigen Zustand) vorgesehen. Die Bankette werden in Abhängigkeit vom zu erwartenden Begegnungsverkehr mit jeweils 0,50 m befahrbarer Breite angelegt. Die Brei-

ten werden für jeden Weg im Bauwerksverzeichnis angegeben. Im gegebenen Fall ist zwar mit einer Benutzung der Wege durch Radfahrer zu rechnen, nicht jedoch mit einem deutlich erhöhten Aufkommen an Radfahrern bzw. Fußgängern, welches eine breitere Ausführung der Feldwege notwendig erscheinen lässt. Im Begegnungsfall können aber auch die Grundstückszufahrten genutzt werden. Punktuelle Verbreitungen/Ausweichstellen können die Begegnungssituation jedoch noch weiter verbessern. Daher wurde dieser Forderung mit der Auflage unter Teil A Ziffer 5.6.9 Rechnung getragen. An dem öFW (BW-Nr. 2.1, ehemalige B 289) bieten sich hierzu bei ca. Bau-km 0+260 der Bereich unter der 110-kV-Freileitung an, wo keine Hochstämme gepflanzt werden können, und der Bereich bei Bau-km 0+470 gegenüber der Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 269/2 (BW-Nr. 6.3).

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

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

In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung des anschließenden Wirtschaftsweges werden Überführungen mindestens mit einer lichten Weite von 4,50 m zwischen den Geländern angelegt. Bei Engstellen sonstiger Art wird mindestens eine lichte Weite von 4,50 m zwischen den Hindernissen freigehalten.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings davon aus, dass das nach den festgestellten Plänen vorgesehene Ersatzwegenetz sowohl hinsichtlich des künftigen Wegenetzes und auch hinsichtlich der Dimensionierung bzw. des Wegeaufbaus ausreichend bemessen ist. Dem Wunsch der Stadt Münchberg auf zwei Ergänzungen im Wegenetz zu einer Optimierung der Verbindungen (Radweg von Bau-km 1+520 bis Bau-km 1+670 und Öffentlicher Feld- und Waldweg von Bau-km 0+845 bis 1+050) wurde in den Auflagen unter Teil A Ziffern 5.7.5.1 und 5.7.5.2 Rechnung getragen.

- 2.3.7.2.12 Nach den im Verfahren bekannt gewordenen bzw. vorgebrachten Hinweisen und Einwendungen wird die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Landwirte bzw. Flurstückseigentümer nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde in keinem Fall in existenzieller Weise bedroht. Dass die benachbarten Flurstückseigentümer im Laufe der Zeit gewisse Beeinträchtigungen hinnehmen müssen, ist Folge der Situationsgebundenheit eines Flurstückes und hält sich im Rahmen der zulässigen Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 Satz 2 des

Grundgesetzes) unterhalb der Schwelle, bei deren Erreichung die Zweck - Mittel - Relation im Sinne der Verhältnismäßigkeit des Eingriffes nicht mehr gewahrt wäre.

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

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

2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

Die Forderung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH (Schreiben vom 09.08.2011), der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH (Schreiben vom 04.08.2011), der E.ON Bayern AG (Schreiben vom 27.07.2011), der Stadtwerke Münchberg (Schreiben vom 17.06.2011) und der E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Bamberg (Schreiben vom 02.08.2011) nach rechtzeitiger Information ist mit den Auflagen A 5.1.1 bzw. A 5.1.5 berücksichtigt.

Weiterhin tragen die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.8.5 bis 5.8.11 den Forderungen der Träger von Versorgungsleitungen Rechnung.

Die im Schreiben der E.ON Netz GmbH vom 02.08.2011 vorgetragene Forderung nach Festsetzung einer etwaigen notwendigen Gründungsverstärkung bei einem Umbau der Freileitungsmasten Nrn. 8 und Nr. 9 braucht nicht gefolgt werden, da die Bauhöhe der B 289 beim neuen Kreuzungspunkt (Bau-km 0+260) ca. 556,6 m ü. NN beträgt und damit deutlich unter den von der E.ON Netz mitgeteilten 558,00 m über NN liegt, ab welcher eine Änderung der Freileitung erforderlich wird.

2.3.8.2 Straßenverkehrsrechtliche Belange

Einwendungen zu straßenverkehrsrechtlichen Belangen wurden nicht vorgebracht. Das Landratsamt Hof begrüßt in seiner Stellungnahme vom

04.08.2011 den geplanten Lückenschluss der Südumgehung Münchberg und hofft auf eine schnelle Realisierung dieser dringend notwendigen Maßnahme zur Regulierung und Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Raum Münchberg.

2.3.8.3 Denkmalschutz

Die unter Teil A Ziffern 5.7.1.1 bis 5.7.1.6 des Beschlusstextes aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 10.08.2011 Rechnung und berücksichtigen denkmalpflegerische Belange.

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

2.3.8.4 Fischereiliche Belange

Die unter Teil A Ziffern 5.7.2.1 bis 5.7.2.7 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen fischereiliche Belange und tragen insoweit der Stellungnahme des Bezirks Oberfranken - Fischereifachberatung - vom 27.07.2011 Rechnung.

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

2.3.8.5 Belange der Autobahndirektion Nordbayern (BAB A 9)

Die unter Teil A Ziffern 5.7.3.1 bis 5.7.3.10 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen Belange der Straßenbaulastträgers der BAB A 9 und tragen insoweit der Stellungnahme des Autobahndirektion Nordbayern - Dienststelle Bayreuth - vom 20.07.2011 Rechnung.

Die Sicherung eines Fahrtrechtes zur Erreichbarkeit der Talbrücke Münchberg über den Privatweg BW-Nr. 5.11 ist nicht erforderlich, weil die Anbindung über den öffentlichen Feld- und Waldweg BW-Nr. 5.10 in der Baulast der Stadt Münchberg erfolgt, und nicht über den Privatweg BW.Nr. 5.11.

2.3.8.6 Belange der Eisenbahn (Deutsche Bahn AG, Eisenbahnbundesamt)

Die unter Teil A Ziffern 5.7.4.1 bis 5.7.4.2 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen die Belange der Eisenbahn und tragen insoweit den Stellungnahmen der DB Services Immobilien GmbH, Immobilienbüro Nürnberg - (Schreiben vom 29.07.2011) sowie des Eisenbahn-Bundesamtes (Schreiben vom 19.19.2011) Rechnung.

Von Seiten der DB AG werden keine Einwände gegen das geplante Vorhaben erhoben. Die Maßnahme ist bereits zwischen der DB AG und dem Vorhabenträger abgestimmt.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) führt aus, dass durch die B 289-Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) eine Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes geändert werden muss (Verlegung einer Eisenbahnbrücke). Diese Änderung wird im Rahmen der Konzentrationswirkung Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses; ein gesondertes Verfahren durch das Eisenbahnbundesamt gem. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz ist deshalb nicht notwendig.

Weiterhin weist das EBA darauf hin, dass für die Inbetriebnahme der Brücke eine Genehmigung nach § 6 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV) beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen sei. Es sei daher eine entsprechende Nebenbestimmung aufzunehmen.

Nach schriftlicher Mitteilung der DB Netz AG vom 13.10.2011 an den Vorhabenträger läge die Baumaßnahme jedoch nicht im TEN-Bereich, weswegen ein Inbetriebnahmeprozedere nach der im EBA-Schreiben zitierten Verordnung nicht erforderlich sei. Es wurde daher dementsprechend die Auflage 5.7.4.3 aufgenommen.

2.3.8.7 Belange der Stadt Münchberg

Die unter Teil A Ziffern 5.1.7. sowie unter 5.7.5.1 bis 5.7.5.2 aufgenommenen Nebenbestimmungen berücksichtigen Belange der Stadt Münchberg und tragen insoweit der Stellungnahme der Stadt vom 02.08.2011 Rechnung.

Die Forderung nach weiteren Verbesserungen des Wegenetzes für Fußgänger, Radfahrer und den landwirtschaftlichen Verkehr optimieren das von der Baumaßnahme betroffene Wegenetz. Für die Bewältigung des Eingriffes erscheinen die vom Vorhabenträger vorgesehenen Wegeergänzungsmaßnahmen als ausreichend. Da die unter Teil A Ziffern 5.7.5.1 bis 5.7.5.2 aufgenommenen Wegeergänzungen jedoch zusätzlichen Grunderwerb notwendig machen und damit zu weiteren bzw. größeren Betroffenheiten von Grundstückseigentümern führen, kann die Umsetzung nur mit freihändigem Grunderwerb mit Einverständnis der betroffenen Grundstückseigentümer erfolgen.

Die Auflage in Teil A Ziffer 5.7.5.3 trägt dem Umstand Rechnung, dass von der Straße abseits geführte Radwegverbindungen nur dann angenommen werden und zu einer erfolgreichen Trennung der Verkehrsarten führen, wenn die Fahrbahnoberfläche für den Radfahrer ansprechend ausgebildet und asphaltiert ist. Diese Auflage kommt nur dann zum Tragen, wenn eine durchgehende Radwegverbindung entlang der B 289 vom Kreisverkehr an der St 2194

bis zum Baubeginn 0+000 (in Richtung Poppenreuth) durch die Schließung der Lücken im Wegenetz geschaffen wird.

2.3.8.8 Belange der Gemeinde Weißdorf

Die unter Teil A Ziffern 4.1 und 4.2 aufgeführten straßenrechtlichen Verfügungen liegen in einem geringem Umgriff auf dem benachbarten Gebiet der Gemeinde Weißdorf. Der Vorhabenträger hat die Angaben am östlichen Ende der südlichen Entlastungsstraße in der Unterlage 12, Blatt 1 berichtigt und einen Plan "Unterlage 12, Blatt 1a, Lageplan der straßenrechtlichen Verfügung - berichtigte Fassung" erstellt, der Bestandteil der festgestellten Unterlagen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 26.03.2013 die Gemeinde Weißdorf diesbezüglich ergänzend am Verfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 07.05.2013 hat die Gemeinde Weißdorf das Einverständnis (beschlussmäßige Behandlung am 12.04.2013) mitgeteilt.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen von allgemeiner Bedeutung, die von Betroffenen erhoben wurden:

2.4.1.1 Flächenverlust

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Bauvorhaben beträgt rd. 5,241 ha; nachdem darin rd. 0,438 ha bereits derzeitige Straßenflächen (einschließlich Begleitgrün) enthalten sind, werden letztlich rd. 4,803 ha Fläche neu aus Privateigentum benötigt. In dieser Fläche ist allerdings der Bedarf für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie für den Retentionsflächenausgleich (um die bisherigen Hochwasserabflussverhältnisse im Talraum der Pulsnitz nicht nachteilig zu verändern) enthalten.

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

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

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z.B. ein als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Die Schutzwürdigkeit ist dann entsprechend geringer.

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

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

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

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteig-

nung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt kann die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass es in keinem Fall zu einer existenziellen Beeinträchtigung bzw. Vernichtung eines derzeit bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes durch den Bau der B 289 Verlegung südlich Münchberg (Lückenschluss) kommen wird. Doch selbst dann, falls es durch den Bau der Verlegung südlich Münchberg im Einzelfall dennoch zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes kommen würde, wofür – wie bereits ausgeführt – derzeit keinerlei Anhaltspunkte vorliegen, wären die für die Verwirklichung des Bauvorhabens im planfestgestellten Umfang sprechenden Interessen der Allgemeinheit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als so gewichtig einzustufen, dass sie sich gegen die entgegenstehenden privaten Belange, ggf. sogar bis hin zu einer einzelnen Existenzvernichtung durchsetzen würden, solange dadurch nicht die örtliche landwirtschaftliche Struktur zerstört würde. Dieser Fall wird hier jedoch – wie angeführt – mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht eintreten.

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

2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW, 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind bzw. sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

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

2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

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

2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

ne Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis einer Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268).

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

2.4.1.2.3 Umwege

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

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

§ 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359, zu § 8a FStrG). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine schützenswerte 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), sodass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke auf jeden Fall jedoch sichergestellt.

2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 5.6.6 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

Unabhängig von diesen Erwägungen hat sich das Staatliche Bauamt Bayreuth bereit erklärt, bei den straßen- und wegebegleitenden Pflanzungen – ebenso wie bei den sonstigen in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Pflanzungsmaßnahmen –größtmögliche Rücksichtnahme walten zu lassen. Auf Auflage A 5.6.6 wird verwiesen.

2.4.2 Einzelne Einwender

2.4.2.1 Einwenderin Teichanlage (Fl.Nr. 1126, Gemarkung Münchberg)

Die Einwenderin brachte vor, dass durch den Bau der B 289 bei Bau-km 1+350 der Fischteich auf Fl.Nr. 1126 der Gemarkung Münchberg beeinträchtigt werde. Das Zuflusssystem, insbesondere das bestehende Regulierungsbauwerk und die PVC-Zulaufleitung würden überbaut, zerstört und damit unbrauchbar. Zur Erhaltung des Teiches und Sicherstellung des vorhandenen Wasserzufflusses wurde eine neue Rohrleitung mit Regulierungsbauwerk gefordert. Weiterhin wurde gefordert, dass dem Fischteich kein schadstoffbelastetes Wasser aus dem Straßenbereich zugeleitet wird.

Der Vorhabenträger hat mit der Eigentümerin eine Ersatzlösung entwickelt, die die Nutzung des Teiches und den notwendigen Wasserzulauf im bisherigen Umfang sicherstellt. Die abgestimmte Lösung hat der Vorhabenträger mit

Schreiben vom 03.12.2013 der Planfeststellungsbehörde übersandt. Hierzu wird gemäß Schreiben des Vorhabenträgers vom 03.12.2013 ein neues Regulierungsbauwerk östlich des Dammfußes der neuen B 289 errichtet. Von dort wird als Frischwasserzuleitung zum Fischteich eine neue Kunststoffrohrleitung zur Teichanlage verlegt. Dadurch wird der Wasserzufluss zum Fischteich gemäß den bisherigen Verhältnissen wieder funktionsfähig hergestellt. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse für den bestehenden Teich können gesichert als gegeben angenommen werden, da der Teich gemäß Darstellung in alten Karten bereits seit mehr als 100 Jahren existiert. Die vorgesehene Lösung orientiert sich an den vorhandenen Verhältnissen und ermöglicht auch weiterhin ein Zufließen des Wassers im freien Abfluss zur Teichanlage.

Dem Teich darf im Weiteren kein von der B 289 abfließendes Oberflächenwasser, auch kein Wasser aus dem Ablauf des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+400 (BW-Nr. 15.2) zugeleitet werden. Daher darf der als Dammfußmulde vorgesehene Ablauf aus dem Regenrückhaltebecken erst unterhalb der Entnahmestelle zum Teich in die Vorflut eingeleitet werden.

Im Bereich des Fischteiches verläuft die B 289 in Dammlage. Das auf der Straße anfallende Oberflächenwasser wird hier westlich der B 289 bzw. des Teiches breitflächig über die Bankette und Böschungen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass im Wasser enthaltenen Schadstoffe nicht ins Grundwasser gelangen können. Anschließend verläuft die B 289 auf einer Länge von rd. 200 m bis zum Anschluss an den neuen Kreisverkehr in Einschnittslage. Das hier anfallende Straßenwasser wird in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte in das bei Bau-km 1+400 links der B 289 neu zu errichtende Regenrückhaltebecken geleitet. Dort wird das Wasser mechanisch gereinigt und von Leichtflüssigkeiten befreit. Der Drosselabfluss wird künftig bei Bau-km 1+320 links der B 289 – unterhalb der Entnahmestelle des Teichzulaufes – zunächst in einen bestehenden namenlosen Entwässerungsgraben eingeleitet und über diesen weiter bis zur Pulsnitz geführt. Durch die geplante Entwässerung der B 289 in Verbindung mit der vorgesehenen Ersatzversorgung des Zulaufes zum Fischteich wird vermieden, dass dem Fischteich belastetes Straßenabwasser zugeleitet wird.

Die unter Teil A Ziffer 5.8.4 des Beschlusstextes aufgenommene Auflage berücksichtigt somit die Forderung der Eigentümerin der Teichanlage, Fl.Nr. 1126 Gemarkung Münchberg (Stellungnahme vom 20.07.2011).

2.4.2.2 Einwender Grundstück Fl.Nr. 1993 Gemarkung Meierhof

Der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1993 Gemarkung Meierhof bringt vor, dass das betreffende Grundstück von der verlegten GVS nach Gottersdorf durchschnitten werde und dadurch zwei dreieckige Teilflächen bzw. sogar eine Spitze mit einer Teilfläche von nur 0,0126 ha entstünden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit umlaufenden Wassergräben an

den Grundstücken sowie der GVS ergebe sich eine nicht akzeptable Grundstücksituation, die den Bedürfnissen der heutigen Landwirtschaft nicht gerecht werde. Er schlägt im Weiteren vor, dass der Vorhabenträger die gesamte Fläche erwirbt (für Bau und etwaiges Tauschland) und der Einwender ein anderes Grundstück der Stadt Münchberg erhalte.

Zur Forderung nach Ersatzland ist zu entgegnen, dass Detailfragen des Grunderwerbs, wie die Bereitstellung von Ersatz- oder Tauschland und der evtl. Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen, nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung sind; dies bleibt dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Es wird ergänzend auf die allgemeinen Ausführungen unter den Punkten C 2.4.1.2.1 und C 2.4.1.2.2 verwiesen.

Im Erörterungstermin ergänzte der Einwender mündlich seine schriftliche Einwendung vom 23.06.2011 und wies darauf hin, dass das besagte Grundstück derzeit nur über eine verrohrte Querungsmöglichkeit über die bisherige GVS angefahren werden könne. Durch die Verlegung der GVS werde die Restfläche wertlos.

Zufahrten zu den Grundstücken sind vom Vorhabenträger in ausreichendem Maß vorzusehen, um die dauerhafte Erreichbarkeit zu gewährleisten. Auf die Auflagen unter Teil A Ziffern 5.6.1 und 5.6.2. wird hingewiesen.

2.4.2.3 Einwender Grundstück Fl.Nr. 1153 Gemarkung Münchberg

Der Einwender bat lediglich um entsprechende Informationen bezüglich des Sachstandes der Entschädigungsermittlung (Gutachten) und den weiteren Ablauf des Verfahrens, Forderungen wurden nicht vorgebracht.

Der Vorhabenträger informierte, dass das dem Grundstückeigentümer vorliegende Gutachten vom 19.08.2004 überholt und nicht mehr gültig sei. Für die Planung werden anstelle von 1.798 m² nun aktuell nur 1.749 m² benötigt.

Sobald das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen ist, werde bei gesicherter Finanzierung das Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren durchgeführt.

2.4.2.4 Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 1232 und 1233 Gemarkung Münchberg

Der Forderung, auf eine bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstücks von 41 m² zu verzichten, ist mit der Auflage unter Teil A Ziffer 5.8.3 Rechnung getragen worden.

Eine unkontrollierte Entwässerung des neuen Straßenbauwerkes auf das Grundstück der Einwenderin und damit negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 1232 und 1233 verläuft die B 289 in Dammlage. Das anfallende Straßenwasser wird hier breitflächig über die

Bankette und Böschungen angeleitet und in den Untergrund versickert. Die Reinigungskraft des bewachsenen Oberbodens sorgt dafür, dass im Wasser enthaltene Stoffe nicht ins Grundwasser gelangen können.

2.4.2.5 Pächter und Bewirtschafter der Grundstücke Fl.Nr. 1105, 1106 und 1107 der Gemarkung Münchberg

Der Pächter und Bewirtschafter der Grundstücke mit den Fl.Nrn. 1105, 1106 und 1107 der Gemarkung Münchberg wendet ein, dass die Grundstücke direkt betroffen seien und er als Vollerwerbslandwirt zur Aufrechterhaltung seines Familienbetriebes auf diese hofnahe landwirtschaftliche Fläche angewiesen sei. Sollten ihm diese Grundstücke künftig nicht mehr zur Verfügung stehen, könnte dies seinen Betrieb und somit auch dessen Familie in existenzielle Schwierigkeiten bringen. Er fordert daher, dass ihm vor Baubeginn Ersatzfläche zur Verfügung gestellt werden sollen.

Nach Mitteilung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Münchberg ist der Einwender als Vollerwerbslandwirt mit ca. 70 ha registriert. Nicht bekannt ist, wie viele Flächen der Einwender in Eigenbesitz und wie viele er gepachtet hat. Sein Viehbestand beläuft sich in der Regel auf ca. 70 Kühe.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens beeinträchtigt, indem ihm Nutzflächen entzogen werden, stellt sich die Frage, ob und inwiefern dadurch in die betriebliche Tätigkeit, möglicherweise sogar im Hinblick auf dessen Existenzfähigkeit eingegriffen wird (BVerwG vom 11.01.2001. Az. 4 A 13/99). Unter diesem Aspekt bestehen im vorliegenden Fall keine Bedenken.

Die für einen Erwerb (aus dem Pachtland) vorgesehenen Flächen in Höhe von 1.472 m² aus der Fl.Nr. 1105 Gemarkung Münchberg und 3.651 m² aus der Fl.Nr. 1106 Gemarkung Münchberg fallen mit ihrer Gesamtgröße von rd. 0,51 ha (5.123 m²) offensichtlich im Hinblick auf die Betriebsgröße von ca. 70 ha nicht ins Gewicht. Deshalb kommt es im Weiteren auch nicht darauf an, ob und inwieweit diese Pachtflächen etwa durch längerfristige Verträge an den Betrieb gebunden sind (zu diesem Erfordernis, BayVGH vom 14.08.2002, Az. 8 ZB 02.1293). Ebenfalls in diesem Zusammenhang kann der für eine vorübergehende Inanspruchnahme nur bauzeitlich vorgesehene Flächenbedarf in einer Höhe von 2.552 m² vernachlässigt werden. Eine derartige geringe, dauerhafte Reduzierung der Betriebsfläche um 0,73 % (0,51 ha zu 70 ha) ist für jeden gesunden Betrieb hinnehmbar bzw. ausgleichbar und stellt deshalb keine Existenzgefährdung dar, weil der Abtretungsverlust deutlich weniger als 5 % beträgt. Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme führt somit für diesen Betrieb nicht ursächlich zu einer Existenzgefährdung.

In der Gesamtbetrachtung stellt sich der durch die vorliegende Baumaßnahme verursachte Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders als

verhältnismäßig dar. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter den Punkten C 2.3.7.2.12. und C 2.4.1.1. verwiesen.

Zur Forderung nach Ersatzland ist zu entgegnen, dass Detailfragen des Grunderwerbs, wie die Bereitstellung von Ersatz- oder Tauschland und der evtl. Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen, nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung sind; dies bleibt dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auf die Ausführungen unter den Punkten C 2.3.7.2.2. und C 2.4.1.2.2 wird ergänzend verwiesen.

2.4.2.6 Einwender zu den Fl.Nrn. 276/1, 276/2, 276/3 und 278/1 Gemarkung Poppenreuth

Die Eigentümerin der Fl.Nrn. 276/1, 276/2, 276/3 und 278/1 Gemarkung Poppenreuth sieht ihren landwirtschaftlichen Betrieb in seiner Existenz gefährdet, da durch die geplante Straßenbaumaßnahme über 2 ha landwirtschaftliche Nutzfläche verloren gingen und auf die Fläche der vorübergehenden Inanspruchnahme von 9.292 m² nicht bzw. weniger produziert werden könne. Durch die Zerschneidung und den Flächenverlust würden die Grundstücke eine erhebliche strukturelle und finanzielle Verschlechterung erfahren. Die Eigentümerin lehnt daher die Straßenbaumaßnahme ab. Darüber hinaus werden aber auch weitere Forderungen gestellt, u.a. im Hinblick auf die Sicherstellung von Zufahrten, eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Flächen nach der Baumaßnahme sowie eine ordnungsgemäße Entwässerung.

Nach den der Planfeststellungsbehörde und dem Vorhabenträger vorliegenden Unterlagen und Informationen (gemäß Einwendung vom 20.07.2011) bewirtschaftet der gegenständliche Betrieb eine landwirtschaftliche Fläche von 48 ha. Für den geplanten Straßenbau werden gemäß den Angaben des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 10.2) insgesamt 12.037 m² Grund aus dem Eigentum der Einwenderin benötigt. Der Abtretungsverlust beläuft sich somit auf 2,51 %. Selbst wenn man weiterhin in Betracht zieht, wie in der Einwendung vom 20.07.2011 vorgetragen, dass sich im Jahr 2013 die bewirtschaftete Gesamtfläche um 6 ha auf 42 ha reduzieren werde, würde der Abtretungsverlust 2,87 % betragen.

Eine derartige dauerhafte Reduzierung der Betriebsfläche um 2,51 % bzw. 2,87 % ist für jeden gesunden Betrieb hinnehmbar bzw. ausgleichbar und stellt deshalb keine Existenzgefährdung dar, weil der Abtretungsverlust deutlich weniger als 5 % beträgt. Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme führt somit für diesen Betrieb nicht ursächlich zu einer Existenzgefährdung.

In der Gesamtbetrachtung stellt sich der durch die vorliegende Baumaßnahme verursachte Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb der Einwenderin als verhältnismäßig dar. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter den Punkten C 2.3.7.2.12. und C 2.4.1.1. verwiesen.

Detailfragen des Grunderwerbs, wie die Bereitstellung von Ersatz- oder Tauschland, evtl. Entschädigungen wegen Änderung des Zuschnittes oder Umwege und der evtl. Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen, sind nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung, sondern bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Ob es sich, wie von der Einwenderin vorgetragen, bei der Fl.Nr. 277/1 Gemarkung Poppenreuth um eine unwirtschaftliche Restfläche handelt, wird ebenfalls im nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren geprüft. Im Rahmen dieses Verfahrens wird auch der Erwerb von Restgrundstücken als Tauschland bzw. für Ausgleichsflächen geregelt.

Weiterhin fordert die Einwenderin, dass die Straße auf dem bestehenden Verlauf zu belassen und ggf. auszubauen sei.

Wesentliches Ziel der planfestgestellten Maßnahme ist der Lückenschluss der Südumgehung Münchberg zwischen der B 289 westlich von Münchberg und der St 2194 sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit der B 289 im Bereich des bestehenden Kreuzungspunktes (bestehende Bahnüberführung) mit der Bahnlinie Bamberg – Hof.

Die Streckencharakteristik der B 289 im Bereich der bestehenden Bahnüberführung westlich von Münchberg entspricht nicht mehr den Anforderungen an die Streckenführung moderner, sicherer und leistungsfähiger Bundesstraßen. Die vorhandene Streckenführung im Bereich der Eisenbahnbrücke weist eine Vielzahl von Defiziten auf, diese sind insbesondere:

- Einmündung der GVS nach Gottersdorf ohne Linksabbiegestreifen in der B 289,
- unzureichende Sichtverhältnisse und eine beschränkte Durchfahrtshöhe (verkehrsrechtlich auf 3,70 m Durchfahrtshöhe beschränkt) und eingeschränkte Breite (verkehrsrechtlich beschilderte Engstelle) bei der Eisenbahnüberführung,
- Einmündungen mit unzureichender Sicht im Bereich der Eisenbahnüberführung,
- vorhandener Kurvenradius mit $R = \text{ca. } 100 \text{ m}$ nordöstlich der Eisenbahnbrücke viel zu gering,
- zu schmale Bankette und teilweise sehr tiefe Straßengräben,
- unstetige Linienführung

Insbesondere um die notwendige Haltesichtweite im Bereich der Eisenbahnunterführung zu gewährleisten und um den sehr kleinen Kurvenradius von ca. 100 m zu beseitigen, muss der Kurvenradius nördlich der Eisenbahnüberfüh-

zung auf $R = 200$ vergrößert werden. Bei einem Verbleib der Trasse auf dem Bestand können die Sichtverhältnisse und das Defizit in der Trassierung (sehr kleiner Kurvenradius) nicht verbessert werden. Eine Abrückung vom Bestand ist daher notwendig.

Der Flächenverbrauch der Maßnahme für den geplanten Straßenbau wurde dabei auf das technisch notwendige Mindestmaß reduziert. Wie bereits in Punkt C 2.3.2 ausgeführt, drängen sich den Ausbaubereich von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+840 keine weiteren Varianten auf. Insbesondere um die notwendigen Sichtweiten (Haltesichtweite auf der B 289 sowie an den Knotenpunkten) im Bereich der Eisenbahnüberführung zu gewährleisten, muss die Kurve/der Radius nördlich der Bahnüberführung auf einen $R = 200$ m vergrößert werden. Bei einem Verbleib der Trasse auf dem Bestand können die Sichtverhältnisse nicht verbessert und nicht auf das notwendige Maß vergrößert werden. Daher ist eine Abrückung vom Bestand unausweichlich. Die planfestgestellte Lösung der B 289 zeigt in ihren Trassierungselementen bereits sehr kleine Entwurfparameter. Der gewählte Radius ($R = 200$ m) liegt nur knapp über dem zulässigen Mindestradius von 180 m. Durch den geringen Radius von $R = 200$ m in Verbindung mit dem neuen Brückenbauwerk Eisenbahnüberführung bei Bau-km 0+706 liegen die notwendigen Sichtverhältnisse im gerade noch zulässigen Bereich und machen die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h notwendig.

Die Forderung, die B 289 zwischen von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+840 weiterhin im Bestand zu führen, ist aus den vorstehenden Gründen zurückzuweisen. Auf weitere begründende Ausführungen unter C 2.2.2 und C 2 2 4 wird verwiesen.

Den weiteren Anträgen auf Sicherstellung der Zufahrten zu den Grundstücken sowie auf eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung während und nach der Baumaßnahme einschließlich der Funktionsfähigkeit der Grundstücksentwässerungen incl. Dränagen wurde durch die Regelungen unter Teil A Ziffern 5.6.1, 5.6.2 und 5.6.3 Rechnung getragen.

Der Abfluss des Oberflächenwassers ist gemäß Auflage unter Teil A Ziffer 5.6.5 so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben.

Ein Verfahrensvorbehalt nach WHG ist nicht notwendig. Auf die Ausführungen unter C 2.3.6.2 wird verwiesen.

Die Bepflanzungsmaßnahmen sind gemäß Auflage unter Teil A Ziffer 5.6.6 auszuführen.

2.4.2.7 Belange des Vereins deutscher Schäferhunde

Der Verein für Deutsche Schäferhunde hat schriftlich keine Einwendungen erhoben. Im Erörterungstermin hat sich dessen Vertreter dahingehend geäußert, dass bereits Gespräche mit dem Vorhabenträger geführt worden seien und im Hinblick auf den vorgesehenen Bauablauf bereits Informationen ausgetauscht worden sind. Die Regelungen hinsichtlich der betroffenen Anlagen des Vereins bleiben dem nachfolgenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

2.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen der Verlegung der B 289 südlich Münchberg (Lückenschluss) im planfestgestellten Abschnitt in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für die Verlegung der B 289 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbeurteilung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese 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. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante der B 289, Verlegung südlich Münchberg, als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

3 Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Münchberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Diese Auslegung hat allerdings keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Witton
Oberregierungsrätin